




3 1761 11971924 3



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119719243>

CHA 1
XC 3
- 85 C17
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, October 22, 1985
Thursday, January 23, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 22 octobre 1985
Le jeudi 23 janvier 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Elliot Hardey

Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

On Thursday, October 10, 1985:

John R. Rodriguez replaced Les Benjamin.

On Tuesday, October 22, 1985:

Morrissey Johnson replaced Ross Belsher;
Arnold Malone replaced Terry Clifford;
Robert A. Corbett replaced Dennis H. Cochrane;
W.R. Bud Jardine replaced Gabriel Desjardins;
Albert Cooper replaced Lise Bourgault;
Sid Fraleigh replaced Jack Ellis;
Felix Holtmann replaced Gordon Taylor;
Howard Crosby replaced André Plourde;
Barry Turner replaced Elliot Hardey;
Murray Dorin replaced Fernand Jourdenais.

On Tuesday, December 3, 1985:

Peter Peterson replaced Bob Corbett;
Gordon Taylor replaced W.R. Bud Jardine;
André Plourde replaced Felix Holtmann;
Fernand Jourdenais replaced Howard Crosby;
Elliot Hardey replaced Barry Turner;
Jack Ellis replaced Murray Dorin;
Gabriel Desjardins replaced Albert Cooper;
Terry Clifford replaced Sid Fraleigh;
Ross Belsher replaced Arnold Malone.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le jeudi 10 octobre 1985:

John R. Rodriguez remplace Les Benjamin.

Le mardi 22 octobre 1985:

Morrissey Johnson remplace Ross Belsher;
Arnold Malone remplace Terry Clifford;
Robert A. Corbett remplace Dennis H. Cochrane;
W.R. Bud Jardine remplace Gabriel Desjardins;
Albert Cooper remplace Lise Bourgault;
Sid Fraleigh remplace Jack Ellis;
Felix Holtmann remplace Gordon Taylor;
Howard Crosby remplace André Plourde;
Barry Turner remplace Elliot Hardey;
Murray Dorin remplace Fernand Jourdenais.

Le mardi 3 décembre 1985:

Peter Peterson remplace Bob Corbett;
Gordon Taylor remplace W.R. Bud Jardine;
André Plourde remplace Felix Holtmann;
Fernand Jourdenais remplace Howard Crosby;
Elliot Hardey remplace Barry Turner;
Jack Ellis remplace Murray Dorin;
Gabriel Desjardins remplace Albert Cooper;
Terry Clifford remplace Sid Fraleigh;
Ross Belsher remplace Arnold Malone.

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, September 26, 1985

ORDERED.—That the following Members do compose the Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof:

Angus	Gray (Bonaventure . . .
Belsher	Îles-de-la-Madeleine)
Benjamin	Hardey
Bourgault	Jourdenais
Clifford	Nowlan
Cochrane	Ouellet
Dantzer	Plourde
Desjardins	Reid
Ellis	Robichaud
Forrestall	Taylor
	Tobin—(20)

ATTEST

Monday, October 21, 1985

ORDERED.—That Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, be referred to a Legislative Committee.

ATTEST

pour Le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

for The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 26 septembre 1985

IL EST ORDONNÉ.—Que le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz soit composé des députés dont les noms suivent:

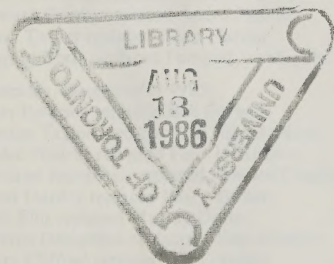
Angus	Gray (Bonaventure . . .
Belsher	Îles-de-la-Madeleine)
Benjamin	Hardey
Bourgault	Jourdenais
Clifford	Nowlan
Cochrane	Ouellet
Dantzer	Plourde
Desjardins	Reid
Ellis	Robichaud
Forrestall	Taylor
	Tobin—(20)

ATTESTÉ

Le lundi 21 octobre 1985

IL EST ORDONNÉ.—Que le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, soit déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 22, 1985

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:38 o'clock p.m., this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Howard Crosby, Albert Cooper, Bob Corbett, Murray Dorin, Sid Fraleigh, Mike Forrestall, Bud Jardine, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Pat Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Barry Turner, Brian Tobin.

Derek Blackburn announced his appointment as Chairman of the Committee, pursuant to Standing Order 70.

The Order of Reference dated Monday, October 21, 1985 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, be referred to a Legislative Committee.

Iain Angus moved,—

That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present provided that four (4) members of the Committee are present and provided that one (1) of the four (4) members is a member of the Opposition.

Arnold Malone moved,—

That the motion be amended by deleting all the words after "quorum is not present".

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to with the following recorded division:

YEAS

Albert Cooper	Sid Fraleigh
Bob Corbett	Felix Holtmann
Howard Crosby	Bud Jardine
Murray Dorin	Arnold Malone—9
Mike Forrestall	

NAYS

Iain Angus	André Ouellet
Morrissey Johnson	Brian Tobin—4

With unanimous consent, the Committee rescinded its decision on the amendment.

Arnold Malone moved,—

"That the motion be amended by deleting all the words after "members of the Committee are present"."

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 22 OCTOBRE 1985

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 15 h 38, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Howard Crosby, Albert Cooper, Bob Corbett, Murray Dorin, Sid Fraleigh, Mike Forrestall, Bud Jardine, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Pat Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Barry Turner, Brian Tobin.

Derek Blackburn annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément à l'article 70 du Règlement.

Lecture de l'ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 est donnée en ces termes:

IL EST ORDONNÉE,—Que le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, soit déferé à un Comité législatif.

Iain Angus propose,—

Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression en l'absence du quorum, à condition que quatre (4) membres du Comité soient présents et pourvu qu'un (1) d'eux fasse partie de l'Opposition.

Arnold Malone propose,—

Que la motion soit modifiée en retranchant les mots «en l'absence du quorum».

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté avec voix dissidente comme suit:

POUR

Albert Cooper	Sid Fraleigh
Bob Corbett	Felix Holtmann
Howard Crosby	Bud Jardine
Murray Dorin	Arnold Malone—9
Mike Forrestall	

CONTRE

Iain Angus	André Ouellet
Morrissey Johnson	Brian Tobin—4

Par consentement unanime, le Comité revient sur sa décision concernant l'amendement.

Arnold Malone propose,—

«Que la motion soit modifiée en retranchant tous les mots qui figurent à la suite de «membres du Comité soient présents.»

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to, by a show of hands: Yeas: 10; Nays: 2.

André Ouellet moved,—

That the motion be amended by inserting the words “in order” after the word “meetings”.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on the motion, as amended, it was agreed to by a show of hands: Yeas: 10; Nays: 2.

Michael Forrestall moved,—

That the Committee print 1500 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to.

At 4:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée comme suit: Pour: 10; Contre: 2.

André Ouellet propose,—

Que la version anglaise de la motion soit modifiée en insérant les mots «in order» à la suite du mot «meetings».

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

La motion, sous sa forme modifiée, est mise aux voix et adoptée par vote à main levée comme suit: Pour: 10; Contre: 2.

Michael Forrestall propose,—

Que le Comité fasse imprimer 1,500 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 16 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

THURSDAY, JANUARY 23, 1986
(2)

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:46 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, George Baker, Mike Forrestall, Jim Fulton, Morrissey Johnson, Arnold Malone, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Other Member present: Ray Skelly.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

The Chairman called Clause 1.

Iain Angus moved,—That the Committee concur in the proposed dates for future meetings, which are as follows:

THURSDAY, JANUARY 23, 1986	15:30
THURSDAY, JANUARY 30, 1986	09:30—12:30

LE JEUDI 23 JANVIER 1986
(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit ce jour à 15 h 46, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, George Baker, Mike Forrestall, Jim Fulton, Morrissey Johnson, Arnold Malone, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: Ray Skelly.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: G.R. Stewart, Commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Le président met en délibération l'article 1.

Iain Angus propose,—Que le Comité approuve les dates proposées pour les futures réunions, à savoir:

LE JEUDI 23 JANVIER 1986,	à 15 h 30
LE JEUDI 30 JANVIER 1986,	de 9 h 30 à 12 h 30

TUESDAY, FEBRUARY 4, 1986	09:30—12:30	LE MARDI 4 FÉVRIER 1986,	de 9 h 30 à 12 h 30
WEDNESDAY, FEBRUARY 5, 1986	15:30—17:45	LE MERCREDI 5 FÉVRIER 1986,	de 15 h 30 à 17 h 45
MONDAY, FEBRUARY 10, 1986	15:30—17:45	LE LUNDI 10 FÉVRIER 1986,	de 15 h 30 à 17 h 45
TUESDAY, FEBRUARY 11, 1986	09:30—12:30 15:30—17:45	LE MARDI 11 FÉVRIER 1986,	de 9 h 30 à 12 h 30 de 15 h 30 à 17 h 45
WEDNESDAY, FEBRUARY 12, 1986	15:30—17:45	LE MERCREDI 12 FÉVRIER 1986,	de 15 h 30 à 17 h 45
THURSDAY, FEBRUARY 13, 1986	09:30—12:30 15:30—17:45	LE JEUDI 13 FÉVRIER 1986,	de 9 h 30 à 12 h 30 de 15 h 30 à 17 h 45

WEEK OF FEBRUARY 24, 1986

Clause by clause consideration

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That during the questioning of witnesses, there be allocated ten minutes to the first questioner from each Party and that thereafter, at the discretion of the Chairman, five minutes be allocated to each subsequent questioner.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The Minister made a statement and, with the witness, answered questions.

At 5:48 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

SEMAINE DU 24 FÉVRIER 1986

Étude, article par article

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion d'Iain Angus, *il est convenu*,—Que lors de l'interrogatoire des témoins, le premier intervenant de chaque parti dispose de dix minutes, et que par la suite, à la discrétion du président, cinq minutes soient allouées à chaque intervenant.

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

A 17 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, October 22, 1985

• 1535

The Chairman: I would like to call to order the first meeting of the legislative committee to examine Bill C-75.

First of all, I want to mention the fact that a quorum for this committee is 11, including the Chair. As chairman of your committee, I have been appointed by the Speaker of the House, and I will read the short letter from the Speaker:

Dear Colleague:

Pursuant to Standing Order 70, this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production Conservation Act in consequence thereof.

Yours sincerely,
John W. Bosley.

I would now like to ask the clerk to read the order of reference.

The Clerk of the Committee: Yes.

Monday, October 21, 1985, ordered that Bill C-75, An Act to Amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production Conservation Act in consequence thereof be referred to a legislative committee.

The Chairman: Thank you. I want to proceed now to item four, routine business, which involves the printing when quorum is not present. I would request that a motion be put forward. We have a motion by Mr. Angus that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not less than four members of the committee are present.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I make my motion I would like to add the following words: "and that one of the members is from the opposition".

The Chairman: All right, you have heard the motion and the amendment.

An hon. member: No, it is not an amendment.

Mr. Forrestall: That gives you the authority to hang things up whenever you want to.

The Chairman: We are open for discussion.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order, that is not a motion and an amendment. I moved that total motion.

The Chairman: Pardon?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 22 octobre 1985

Le président: La première réunion du Comité législatif sur le projet de loi C-75 est maintenant ouverte.

Je souligne tout d'abord que le quorum exigé pour la réunion du présent Comité est fixé à 11 membres, comprenant le président. J'ai été nommé président de ce Comité par le président de la Chambre. Voici le contenu de la lettre qu'il m'a adressée:

Cher collègue,

Conformément à l'article 70 du Règlement, je confirme par la présente votre nomination au poste de président du Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.
John W. Bosley

Je demande maintenant au greffier de bien vouloir lire l'ordre de renvoi.

Le greffier du Comité: Oui.

Il est ordonné, le lundi 21 octobre 1985, que le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz soit renvoyé à un comité législatif.

Le président: Merci. Je passe maintenant à l'article 4, les travaux courants, sur l'impression à défaut de quorum. Je demande une proposition à ce sujet. Il est proposé par M. Angus, que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression à défaut de quorum, pourvu qu'au moins quatre (4) membres du Comité soient présents.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais présenter ma proposition en y ajoutant les mots suivants: «et que l'un des membres soit de l'opposition».

Le président: Très bien, vous avez tous entendu la proposition et la modification.

Une voix: Non, il ne s'agit pas d'une modification.

M. Forrestall: Cela vous donne l'autorisation de laisser certaines choses en suspens, quand bon vous semble.

Le président: Le débat est ouvert.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; il ne s'agit pas d'une proposition à laquelle s'ajoute une modification. J'ai proposé l'adoption d'une seule proposition globale.

Le président: Pardon?

[Texte]

• 1540

Mr. Angus: I moved that whole thing as one motion. As the mover I have that right, regardless of what information may have been placed before me.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I think, Mr. Chairman, for a certain number of committees there has been agreement that they will not meet without at least a representative from the opposition. It is not derived as a way to paralyze the work of the committee, it is strictly that it is fair that someone from the opposition be at the meetings.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate the intent of the motion, and I appreciate Mr. Ouellet's comment. It poses two problems.

First of all, I think there is a procedural problem. I do not know that we are allowed to change the directions under which we operate as legislative committees. For example, the motion would be quite acceptable in a sense, if we were allowed to do it. And just as evidence to that, we were not allowed to reduce our quorums from 11 down to a manageable 4 or 5 for the purpose of hearing evidence and getting on and starting meetings—getting on with the work at hand. The difficulty that it poses for the committee is that if they are all of one party, and the opposition fails to show up, then indeed the legislation just simply sits there. I am not all that sure I would want to tie the hands of the committee to that extent.

I think the more fundamental question is whether we have any right to change the procedures as laid down for us.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper.

Mr. Cooper: Thank you, Mr. Chairman. I would like to speak to this, because I think first of all it is important that we notice what the motion is about. The motion deals only with the hearing and printing of evidence. It does not provide in any way for the taking of decisions. That requires the full quorum, I am sure. I think, with the experience I have had in other committees, that the committee would be making a mistake in passing the motion as just introduced by my friend. We have had witnesses, including the Minister, sitting twiddling their thumbs simply because we did not have the four members. If it was something to do with the taking of a decision, yes, I think you absolutely have to be sure that the opposition members are well represented. But when you are just simply taking evidence then I do not think it is necessary. I would really discourage the committee from accepting this motion.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper. Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, if I were to amend what is printed before us, what I would do is to put a period after the word "evidence", for the reasons that Mr. Cooper has outlined. I am chairing a legislative committee in which that is the guide we are going on—that is, that the chairman himself can hear evidence.

[Traduction]

M. Angus: J'en ai fait une seule motion. En tant que proposeur, j'en ai le droit, quels que soient les renseignements qu'on m'ait soumis.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je pense, monsieur le président, que, pour un certain nombre de comités, il y a eu entente selon laquelle on ne se réunirait pas sans la présence d'au moins un représentant de l'opposition. Il ne faut pas croire qu'il s'agit là d'une façon de paralyser les travaux du Comité. C'est simplement qu'on croit juste que l'opposition soit représentée à ces réunions.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je considère l'objet de la motion, et je considère la remarque de M. Ouellet. Cela pose deux problèmes.

Tout d'abord, je crois qu'il y a là un problème de procédure. Je ne sais pas si nous pouvons déroger aux directives régissant le fonctionnement des comités législatifs. Par exemple, la motion serait parfaitement acceptable, en un sens, si nous pouvions le faire. À preuve, il ne nous a pas été permis de réduire les quorums de 11 à un nombre plus pratique de quatre ou cinq pour l'audition des témoignages et la mise en marche des réunions—mise en marche avec les données sous la main. Le problème que cela pose au Comité, c'est que si tous les membres présents sont du même parti et que l'opposition n'est pas représentée, le processus législatif se trouve, en fait, bloqué. Je ne suis pas très sûr d'être prêt à immobiliser le Comité à ce point.

Je pense qu'il s'agit avant tout de savoir si nous avons le droit de modifier les procédures qui nous ont été imposées.

Le président: Merci. Monsieur Cooper.

M. Cooper: Merci, monsieur le président. J'aimerais qu'on s'en tienne à la question, car je crois qu'il importe, premièrement, de tenir compte de l'objet de la motion. La motion porte uniquement sur l'audition et l'impression de témoignages. Il n'y est pas question de décisions à prendre. Pour cela, il faudrait sûrement que nous ayons le quorum. Selon mon expérience dans d'autres comités, je crois que le Comité commettrait une grave erreur en adoptant la motion telle qu'elle a été présentée par mon ami. Nous avons eu des témoins, y compris le ministre, qui n'ont pu faire autre chose que se tourner les pouces, tout simplement parce que nous n'avions pas les quatre membres. S'il y avait lieu de prendre une décision, oui, je pense qu'il faudrait être absolument sûr que les membres de l'opposition sont bien représentés. Mais il s'agit simplement d'entendre des témoignages, je ne crois pas que cela soit nécessaire. Je n'encouragerais vraiment pas le Comité à accepter cette motion.

Le président: Merci, monsieur Cooper. Monsieur Malone.

M. Malone: Monsieur le président, si je devais modifier le texte que nous avons en main, ce que je ferais, c'est que je mettrais un point après le mot «impression», pour les raisons mentionnées par M. Cooper. Je préside un comité législatif où c'est la règle, c'est-à-dire que le président lui-même peut entendre les témoignages.

[Text]

Now, it is obviously the steering committee's and the chairman's desire to have as many members of the committee as possible at any hearing of evidence. But to bring a witness from somewhere else in Canada to appear before a committee and then not to hear them on the basis that you do not have a quorum, when the evidence there to give is to be printed for committee members and no substantive decisions are to be made, it seems to me to run too many risks of embarrassment to our parliamentary system; because of the busy work schedules here, our witnesses will be embarrassed by the fact that quorums will not be able to be necessarily all that frequently achieved.

I would just say that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence. Leave it at that.

• 1545

There has to be then an understanding with the chairman and his steering committee that there is an extent of goodwill among them and that is not going to be a practice they would frequently do, but it is in the chairman's ballpark to basically . . . If that trust is there, which I am sure it would be, Mr. Chairman, I am sure there would be no difficulty with that.

The Chairman: Thank you. If I understand you correctly, you would put the period at the end of "evidence". Would it not make more sense and still not deviate from your argument if the period went after "present"?

Mr. Malone: Yes, that would be fine also: when a quorum is not present, yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Are there any other interventions? Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, first I want to take issue with the comment by Mr. Forrestall. His inference was that we have been directed by the Speaker or the House as to the configuration of our smaller quorum. I would like to see where that is in writing, because my understanding of the committee decision for the Toronto Island legislation was that the motion as I presented it was in fact accepted by that committee. Unless there have been some later rulings, then I would suggest we can do whatever we wish in this regard.

Secondly, I would like to speak against the amendment. I am assuming it was accepted as an amendment.

The Chairman: First of all, if I may interrupt, Mr. Angus, we will take Mr. Malone's proposed amendment, deleting all the words after "present".

Mr. Malone: That is correct; that is my amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: So the debate is now on the amendment. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I would like to remind the government members that there are certain realities of this House. One is that it is a multiparty system, as reflected in the House by three parties, as reflected in commit-

[Translation]

Cela dit, c'est évidemment le désir du Comité directeur comme du président d'avoir le plus grand nombre possible de membres du Comité à l'audition des témoignages. Mais si des témoins venant de l'étranger se présentent devant un comité et qu'on ne peut les entendre faute de quorum, alors que leur témoignage doit être imprimé à l'intention des membres du Comité et qu'aucune décision importante ne doit être prise, cela risque fort, à mon avis, de mettre dans l'embarras notre système parlementaire; à cause de nos horaires de travail chargés, ici, nos témoins seront gênés par le fait qu'on ne puisse nécessairement atteindre très souvent le quorum.

Je proposerais simplement que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir les témoignages et en autoriser l'impression. Restons-en là.

Nous devons donc présumer que le président et le Comité directeur sont des gens fiables et qu'il ne s'agit pas d'une pratique à laquelle ils auront souvent recours, mais il revient au président de . . . Si on lui fait confiance, ce qui, j'en suis sûr, est le cas, il n'y a pas de problème.

Le président: Merci. Si je comprends bien ce que vous dites, vous mettriez le point après le mot «impression». Est-ce qu'il ne serait pas plus logique tout en respectant votre argumentation de placer le point après «à défaut de quorum»?

M. Malone: Oui, ce serait très bien aussi; «à défaut de quorum».

Le président: Merci, monsieur Malone. Y a-t-il d'autres interventions? Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais d'abord revenir sur la remarque de M. Forrestall. Il a laissé entendre que nous avons reçu des directives du Président de la Chambre en ce qui a trait à la composition d'un quorum restreint. J'aimerais voir cela par écrit, parce que si je comprends bien, la décision du Comité sur la motion que j'ai présentée au sujet de la Loi sur les îles de Toronto a été en fait prise par ce Comité. À moins que d'autres décisions n'aient été prises par la suite, je dirais que nous pouvons faire ce que nous voulons à cet égard.

Deuxièmement, je voudrais manifester mon opposition à cet amendement. Je présume qu'il a été accepté comme amendement.

Le président: Tout d'abord, si je peux vous interrompre, monsieur Angus, l'amendement proposé par M. Malone était de radier tous les mots suivant «à défaut de quorum».

M. Malone: C'est cela. C'est bien mon amendement, monsieur le président.

Le président: Le débat porte maintenant sur l'amendement. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je voudrais rappeler aux membres du gouvernement qu'il y a un certain nombre de particularités propres à cette Chambre. D'abord, que nous avons un système multipartite, qu'il y a trois partis à

[Texte]

tee by three parties—a government party and two opposition parties.

Secondly is the reality of the numbers. The government far outweighs the combined opposition in terms of numbers. If we are to function as a democratic committee we must be assured that we have a voice, a single voice. Whether it is a Liberal voice or New Democratic Party voice, at any time we meet in terms of the active members of the committee I think we have a responsibility to ensure that there always be a member of the opposition.

It is all well and good to say that you are going to take evidence and we can read the evidence, but the evidence is based on the questions that are asked by all members of the committee. There are some very contentious matters within this bill, matters that have been accepted in principle by the government, which would suggest to me that the members of the government party in one form or another will be following that principle. If we do not have opposition members present to question the witnesses as regards that principle, we will not have a democratic opportunity to present the case.

Finally, whether this amendment passes or not, I can assure you there will be a New Democratic member at every committee meeting.

Some hon. members: Hear, hear!

Mr. Angus: From a point of principle, because we are into a new system, not including the Chairman there will be an active member of the committee... The principle of assuring that there is an opposition member present at any time the committee meets is a vital one, which we must establish not only within this legislative committee but every other one.

The Chairman: Thank you. The clerk has informed me that the precedent Mr. Angus cited is correct. There is a precedent to include in the motion for one opposition member to be present. Yes, Mr. Fraleigh?

• 1550

Mr. Malone: On a point of order, Mr. Chairman, I am sure what the clerk must have cited to you were precedents relating to standing committees. Legislative committees essentially are new. We are becoming our own precedents. It is up for the committee to determine and to ascertain what is the best and proper way for the hearing of evidence.

The Chairman: Are there any other comments or interventions?

Mr. Fraleigh: I have one to make to Mr. Angus. You know, Mr. Angus, I have some sympathy for your position, but I also have a question for you. On what basis do you guarantee that there will be a member of your party at every committee meeting? On whose authority do you guarantee that?

Mr. Angus: On mine, because I will be there or I will make sure somebody is there to replace me.

[Traduction]

la Chambre, trois partis au Comité, soit le parti gouvernemental et deux partis d'opposition.

Deuxièmement, il y a la question des nombres. Le parti gouvernemental dépasse de loin les partis d'opposition combinés en termes de nombre. Si nous voulons que notre Comité fonctionne de façon démocratique, nous devons être assurés que l'opinion de l'opposition est représentée. Qu'il s'agisse d'une voix libérale ou d'une voix du Nouveau parti démocratique, il est de notre responsabilité de veiller à ce que chaque fois que nous nous rencontrons en tant que membres du Comité, il y ait au moins un membre de l'opposition.

C'est très beau de dire que vous allez recueillir les témoignages et que nous pouvons les lire, mais ces témoignages sont basés sur les questions posées par tous les membres du Comité. Il y a des points très controversés dans ce projet de loi, des choses qui ont été acceptées en principe par le gouvernement, ce qui me porte à croire que les membres du parti gouvernemental suivront ce qui a été décidé en principe. S'il n'y a pas de membres de l'opposition présents pour questionner les témoins concernant ce principe, nous n'aurons pas eu démocratiquement notre chance de présenter notre point de vue.

Enfin, que cet amendement passe ou non, je peux vous assurer qu'il y aura un représentant du Nouveau parti démocratique à chaque réunion du Comité.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Angus: Sur le plan des principes, puisqu'il s'agit d'un nouveau système, je puis vous dire qu'il y aura un membre actif du Comité sans compter le président... Le principe d'insister pour qu'un membre de l'opposition soit présent chaque fois que le Comité se réunit est un principe vital, qui ne devrait pas s'appliquer seulement à ce Comité législatif mais à tous les autres comités.

Le président: Merci. Le greffier m'a informé que le précédent que M. Angus a invoqué est exact. Il y a un précédent à la proposition concernant la présence d'un membre de l'opposition. Oui, monsieur Fraleigh?

M. Malone: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je suis certain que les précédents que le greffier vous a cités ont trait aux comités permanents. Les comités législatifs sont nouveaux. Nous créons nous-même nos précédents. C'est au Comité de déterminer quelle est la meilleure façon de faire concernant l'audition des témoignages et de voir à ce qu'elle soit respectée.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires ou interventions?

M. Fraleigh: J'ai une remarque à faire à M. Angus. Je comprends votre proposition, monsieur Angus, mais j'ai également une question à vous poser. Comment pouvez-vous garantir qu'il y aura toujours un membre de votre parti à chaque séance du Comité. Sur quoi vous basez-vous pour l'affirmer?

M. Angus: Sur moi-même, parce que j'y serai ou je m'assurerai que quelqu'un est là pour me remplacer.

[Text]

The Chairman: I should remind the committee that legislative committees can change members by the minute almost. It is not a question of having to notify the government Whip's office 24 hours in advance. So there can be a lot of fancy footwork done in terms of being on the committee. Consequently, it should not be nearly as difficult as it is with the standing committees with such a small opposition.

Mr. Ouellet: I would like to know from the clerk about this document our chairman is reading. It has been prepared by whom and under what authority? Are we obliged to follow this, as was previously indicated by the Parliamentary Secretary? I would like to be informed of the status of this document.

The Chairman: I have been informed by the clerk, Mr. Ouellet, that the clerk himself drew up this document based on standard procedure in the past, and that these motions conform to previous motions that have been put before committees at the outset of their deliberations.

Mr. Ouellet: This is what? One Liberal, one NDP on the steering committee?

Mr. Forrestall: I doubt if you ever had the government in control of the opposition with respect to a steering committee or anything else. I have no authority to allow this kind of procedure to go ahead.

Mr. Ouellet: No, I . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Ouellet. These are simply guidelines. I am in the hands of the committee. They are guidelines for discussion or for debate, and hopefully in the not too distant future we will be able to come to some resolution and then proceed on to the next item. These are strictly guidelines at the outset of our hearings to establish certain rules of procedure.

Mr. Ouellet: All right, so it clarifies the situation. These are guidelines that are suggested but they hold no authority. This committee has the right to choose whatever wording we want. We could amend it or we could have it as it is. We have been told by the clerk that another legislative committee has adopted different wording already, and it is up to each committee to decide how we want to do it.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is not clearly my understanding at all.

Mr. Ouellet: Just a minute. I am not asking the questions to you, sir; I am asking the questions to the Chair. I would like to have the Chair give me an answer.

The Chairman: The answer is the same, I believe, as I said a few moments ago. These are guidelines. The committee today can decide how they wish to proceed—that is, whether or not they wish to proceed with the suggested motion or whether they wish to amend it. I am in the hands of the committee.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: It is entirely up to you to decide how you wish to proceed.

[Translation]

Le président: J'aimerais rappeler au Comité que la composition des comités législatifs peut changer très facilement. Il n'est pas nécessaire d'en aviser le cabinet du Whip du gouvernement 24 heures à l'avance. Il peut donc y avoir pas mal de va-et-vient pour ce qui est de la composition des comités. En conséquence, ça ne devrait pas être aussi difficile que ça l'est pour les comités permanents, étant donné l'opposition limitée.

M. Ouellet: J'aimerais que le greffier me donne des renseignements sur le document que le président est en train de lire. Par qui a-t-il été préparé et avec quelle autorisation? Est-ce que nous sommes obligés de nous y tenir, comme le Secrétaire parlementaire l'a déjà indiqué? J'aimerais qu'on me renseigne sur le statut de ce document.

Le président: Monsieur Ouellet, j'ai été informé par le greffier, que le greffier a lui-même établi ce document à partir de la procédure courante suivie dans le passé et ces motions sont conformes aux motions antérieures qui ont été déposées devant les comités au début de leurs délibérations.

M. Ouellet: C'est-à-dire, un Libéral et un membre du NPD au Comité directeur?

M. Forrestall: Je ne crois pas que le gouvernement ait jamais eu le contrôle de l'Opposition par rapport à un comité directeur ou quoi ce soit d'autre. Je ne puis permettre que l'on continue d'appliquer cette procédure.

M. Ouellet: Non, je . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Ouellet. Ce sont simplement des lignes directrices. Je m'en remets au Comité. Ce sont des lignes directrices dont on peut discuter et j'espère que, dans un avenir rapproché, nous en arriverons à une résolution et que nous pourrions ensuite passer au point suivant. Ce sont simplement des lignes directrices posées au début de nos audiences afin d'établir certaines règles de procédures.

M. Ouellet: Très bien, ça éclaircit la situation. Ces lignes directrices sont proposées, et l'on n'est pas absolument tenu de les respecter. Ce Comité a le droit de choisir la formulation qu'il désire. On pourrait la modifier, tout comme on pourrait la maintenir comme elle est. Le greffier nous a informés qu'un autre comité législatif avait déjà adopté une autre formulation et que chaque comité était libre de procéder comme il l'entendait.

M. Forrestall: Monsieur le président, ce n'est pas exacte-ment comme je le comprends.

M. Ouellet: Un instant. Ce n'est pas à vous que je pose les questions, monsieur; c'est au président. J'aimerais que le président me réponde.

Le président: La réponse est la même, je crois, que celle que j'ai donnée il y a quelques instants. Ce sont des lignes directrices. Le Comité peut décider aujourd'hui comment il entend procéder, c'est-à-dire s'il entend appliquer la motion proposée ou s'il entend la modifier. Je m'en remets au Comité.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Vous êtes entièrement libres de procéder comme vous l'entendez.

[Texte]

Mr. Forrestall: Now may I address the point?

The Chairman: Mr. Forrestall, yes.

Mr. Forrestall: We have been told unequivocally that the quorum cannot be reduced from 11. Now if what is being suggested by the chairman and his principal adviser is that it is in our hands, then this is news to me. I am not about to put the Government of Canada in the hands of two of you or three of you. I could consider anything else but three.

The Chairman: A point of order, Mr. Angus?

Mr. Angus: Mr. Chairman, the debate, as I understand it, is not on the quorum necessary for voting or making decisions, but on the quorum necessary to receive testimony and to print minutes. I think Mr. Forrestall is mixing two issues.

Mr. Forrestall: No, but I can see what Mr. Ouellet is not mixing; I am absolutely certain of that.

• 1555

The Chairman: Order, please. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, with all due respect to opposition members, I am sure it is in the interest of all who are going to be sitting on this committee to ensure that the best legislation can go forward from this committee. I do not think it makes any difference, regardless of what is written in here, requiring that one opposition member be present. I think the onus will be on the individual to make sure he is present at the hearings to hear witnesses and to put forward the questions relative to the legislation we are debating.

Mr. Chairman, with all due respect, we should take into consideration the witnesses who are going to be invited by this committee to give evidence. I think it would be terrible if people were to travel vast distances only to find they would not be heard on that particular day. There might be four opposition members present and nobody from the government side. I think to put something in there, saying that the committee will not function unless there is somebody there from the opposition, would be wrong, sir. I think the onus should be on us as Members of Parliament to be here.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. I again advise the committee that this motion deals only with the hearing of evidence. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Could I ask the Chair to clarify the wording? If I read it correctly, it states that the chairman be authorized to hold meetings for the purpose of receiving evidence. Now, I find the wording at little bit confusing. If I read it in French, in particular,

... soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression à défaut de quorum.

[Traduction]

M. Forrestall: Puis-je maintenant donner mon opinion sur le sujet?

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Nous avons été informés de façon non équivoque qu'on ne pouvait réduire le quorum à moins de 11. Maintenant si le président et son principal conseiller sont en train de nous dire que nous sommes libres de procéder comme nous l'entendons, et bien c'est la première nouvelle que j'en ai. Je n'ai pas l'intention de placer le gouvernement du Canada entre les mains de deux ou trois d'entre vous. Tout, mais pas trois.

Le président: À l'ordre. Monsieur Angus?

M. Angus: Monsieur le président, le débat, si je comprends bien, ne porte pas sur le quorum nécessaire pour voter ou prendre des décisions, mais bien sur le quorum nécessaire pour recevoir des témoignages et autoriser l'impression du procès-verbal. Je crois que M. Forrestall mêle deux choses.

M. Forrestall: Non, mais je vois où M. Ouellet veut en venir; je suis absolument certain de cela.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois aux membres de l'Opposition, je suis certain qu'il y a de l'intérêt de tous ceux qui feront partie de ce Comité, que le Comité soit à l'origine des meilleures des lois possibles. Je ne crois pas que cela fasse une différence, malgré ce qui est écrit ici, que l'on exige qu'un membre de l'Opposition soit présent. Je crois que ce sera la responsabilité de cette personne de s'assurer qu'elle sera présente aux audiences pour entendre les témoins et soulever les questions relatives à la loi qui fera l'objet du débat.

Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je crois que nous devrions penser aux témoins que le Comité va inviter à venir témoigner. Je crois qu'il serait terrible que des gens aient à faire de grandes distances juste pour venir se faire dire qu'on ne les entendra pas cette journée-là. Il pourrait y avoir quatre membres de l'Opposition présents et aucun représentant du gouvernement. Je crois, monsieur, que ce serait une erreur de dire que le Comité ne fonctionnerait pas s'il ne comprenait aucun membre de l'Opposition. Je crois qu'à titre de députés nous devrions nous faire un point d'honneur que d'être ici.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Je désire informer encore une fois le Comité que cette motion ne porte que sur l'audition des témoignages. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Pourrais-je demander au président de préciser la formulation? Si je lis bien, on demande que le président soit autorisé à tenir des séances afin de recevoir des témoignages. Je crois que la formulation n'est pas claire, en particulier si je lis en français.

... soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression à défaut de quorum.

[Text]

Selon le texte français, monsieur le président, vous pourriez tenir des séances sans avoir le quorum pour étudier le projet de loi article par article. Je ne pense pas que ce soit l'intention. L'intention, c'est de tenir des séances pour recevoir des témoignages et d'autoriser l'impression du compte rendu de ces séances. Je voudrais que le texte soit bien clair. Pour qu'il soit clair, il faudrait dire «que le président soit autorisé à tenir des séances afin de recevoir des témoignages».

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. If it would clarify the issue I will quote from the Standing Orders. It is subsection 9 of section 70 on page 63:

The presence of a quorum shall be required whenever a vote, resolution or other decision is taken by a standing, special or a legislative committee, provided that any such committee, by resolution thereof, may authorize the Chairman to hold meetings in order to receive evidence and may authorize its printing, when a quorum is not present.

What the clerk has done here is simply taken that phraseology out of the standing order.

Mr. Ouellet: In the phraseology you just mentioned there are the words "in order". Why do you not also put that in there?

Mr. Crosby: I agree, Mr. Chairman. The words should be exactly consistent with the Standing Orders. It should read "authorized to hold meetings in order to".

Mr. Jardine: Mr. Chairman, one would question the requirement to have that motion at all then. If it is already stated in the standing order, which we have to abide by, what is the purpose of having this motion?

The Chairman: We have to pass this as a resolution of this committee. In other words, we have to authorize, as I understand it. So that is why we are discussing it. Is that acceptable to the committee if . . .

Some hon. members: Absolutely.

The Chairman: I will read it.

That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not fewer than four members of the committee are present.

Some hon. members: Agreed.

• 1600

The Chairman: We are just talking about the wording right now. Is that understood by all members? Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I am sorry, I was a couple of minutes late. I was pleasantly surprised to see that enough members of a full quorum, the real quorum, the legal quorum, were here to conduct the evidence.

You are passing a standard motion to implement the standing order that you have to have a quorum to do any legal business. But if by resolution the committee makes itself smaller in order to hear evidence, it can do so. Of course this is why you need a motion of some sort.

[Translation]

According to the French text, Mr. Chairman, you could hold meetings when a quorum is not present for a clause by clause study of the bill. I do not think that it is the intent. The intent is to hold meetings to receive evidence and to authorize the printing of the proceedings of these sessions. I would like the text to be quite clear. In order to be clear, the text should say "that the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence".

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Si la chose peut éclaircir la question, je voudrais citer le Règlement de la Chambre des communes, au paragraphe (9) de l'article 70, page 63 :

La présence d'un quorum est nécessaire lorsqu'un comité permanent ou spécial est appelé à se prononcer sur un crédit, une résolution ou une autre décision; toutefois, ces comités peuvent, par une résolution, autoriser le président à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum.

Ce que le greffier fait ici c'est seulement de reprendre la phraséologie du Règlement.

M. Ouellet: Dans la phraséologie, vous venez tout juste de mentionner qu'il y a les mots «afin de». Pourquoi ne les avez-vous pas également utilisés à cet endroit?

M. Crosby: Je le reconnais, monsieur le président. Les mots devraient correspondre exactement à ceux du Règlement. On devrait lire «autoriser à tenir des séances afin de».

M. Jardine: Monsieur le président, on pourrait se demander alors la raison de cette résolution. Si c'est déjà cité dans le Règlement, auquel nous devons nous conformer, quel est l'objet de cette résolution?

Le président: Nous devons adopter cette motion à titre de résolution du présent Comité. En d'autres termes, comme je le comprends, nous devons l'autoriser. Voilà pourquoi nous en discutons. Est-ce que le Comité trouve acceptable de . . .

Des voix: Tout à fait.

Le président: Je vais en faire la lecture.

Que le président soit autorisé à tenir des séances afin de recevoir des témoignages et d'en autoriser la publication lorsqu'il n'y a pas quorum, à condition qu'il y ait au moins quatre membres du Comité présents.

Des voix: Accepté.

Le président: Nous discutons actuellement du libellé. Est-ce que tous les membres comprennent? Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je m'excuse, je suis arrivé quelques minutes en retard. Je suis agréablement surpris de voir qu'un nombre suffisant de membres du quorum entier, du quorum réel, du quorum légal, sont ici pour recevoir des témoignages.

Vous discutez d'une résolution pour faire valoir le Règlement voulant qu'il faut avoir le quorum pour demeurer dans la légalité. Mais si par résolution le Comité réduit le nombre de ses membres afin d'entendre des témoignages, il peut le faire.

[Texte]

Then you get to the debate: do you need the opposition or not? Of course, you should have the opposition if you can. But I can tell you and the members of the Standing Committee on Transport—and there are a couple here who will be on it—that we really have to debate that when we start to have witnesses from 8 a.m. to 10 p.m. If those witnesses are going to be held up because of the pressure of time on opposition members, which is the same for government members, so that they cannot be there, then that is another issue. I will come to that.

Certainly this is the standard vote. I think, Mr. Chairman, the clerk, as Mr. Dorin mentioned, should get a standard procedure from the clerk's office so that we do not spend an hour or almost an hour debating the different wording on something organizationally that we should do in five minutes. In terms of this motion, you need a resolution to implement your standing order. Certainly I think whether there is going to be an amendment from Mr. Angus—I do not know if he has moved one or not . . .

Mr. Angus: Someone else moved it on mine.

Mr. Nowlan: Certainly the way you have clarified this motion, that it is in order to do a specific thing, you are bringing yourselves right in the standing order. As far as I am concerned, from a practical point of view, from the opposition point of view and that of the work of the committee and the stature of the committee in terms of the public and of the witnesses who come—although again I do not know how many witnesses are supposed to come before this legislative committee—I do not think that is clarified yet. Certainly in other committees . . . There is a real problem here. From the opposition point of view, as long as there is an order to hear evidence I think it removes less of an onus on them to try to cover so many more bases. This is perhaps open to discussion if there is a formal amendment to your motion, which I gather is before the committee now for discussion.

The Chairman: The question is on the amendment of Mr. Malone that the motion of Mr. Angus be amended by deleting all the words after the word "present".

Amendment agreed to: yeas, 9; nays, 4; abstentions, 1

• 1605

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, could I move an amendment now on the rest of the motion?

The Chairman: Yes, you can; we have dispensed with the first amendment.

Mr. Ouellet: I move that the chairman be authorized . . . I would move that the words "in order" be added after the word "meetings" on the second line of what we have: "in order to receive and authorize the printing of evidence".

[Traduction]

Voilà bien sûr pourquoi il faut une résolution d'une façon ou d'une autre.

Puis, vous arrivez à la question: avez-vous besoin de l'opposition ou non. Évidemment que vous devriez avoir l'opposition si c'est possible. Je peux cependant vous dire ainsi qu'aux membres du Comité permanent sur les transports—et il y en a deux ou trois ici qui en feront partie—qu'il faudra vraiment en discuter lorsque nous commencerons à recevoir les témoignages de 8 heures à 22 heures. Si ces témoignages doivent être retardés à cause de contraintes de temps chez les membres de l'opposition, tout comme chez les membres du gouvernement, de sorte qu'ils ne peuvent être présents, alors là c'est une autre question. J'en reparlerai.

C'est évidemment le vote habituel. Je crois, monsieur le président, que le greffier, comme l'a mentionné M. Dorin devrait obtenir une procédure habituelle du bureau du greffier de façon à ce que nous ne prenions pas une heure ou près d'une heure à discuter de la formulation d'un libellé quelconque, chose que nous devrions faire en cinq minutes. Aux fins de la présente motion, il nous faut une résolution pour appliquer le Règlement. Je crois vraiment qu'il y aura une modification présentée par M. Angus—je ne sais pas s'il en a proposé une ou non . . .

M. Angus: Quelqu'un d'autre a proposé une modification à la mienne.

M. Nowlan: De la façon dont vous avez éclairci cette résolution, c'est certainement dans le but d'en arriver à quelque chose de précis et vous revenez tout droit au Règlement. Pour ma part, du point de vue pratique, du point de vue de l'opposition et de celui du Comité et des témoins à venir—quoique, encore une fois, je ne sache pas combien de témoins doivent se présenter devant ce comité législatif—je ne crois pas que ce soit encore clair. Certainement dans d'autres comités . . . Il y a un réel problème ici. Du point de vue de l'opposition, il y a ordonnance pour entendre des témoignages, je crois que cela alourdit leur tâche d'essayer de couvrir autant de points supplémentaires. On peut probablement en discuter s'il y a une modification officielle à votre résolution, laquelle, je crois, a maintenant été portée à la connaissance du Comité pour qu'on la discute.

Le président: La question porte sur la modification de M. Malone voulant que la résolution de M. Angus soit modifiée en supprimant tous les mots qui suivent le mot «quorum».

La modification est approuvée par 9 oui contre 4 non et 1 abstention.

M. Ouellet: Monsieur le président, puis-je proposer une modification concernant le reste de la proposition?

Le président: Oui, vous le pouvez; nous avons laissé de côté la première modification.

M. Ouellet: Je propose que le président soit autorisé . . . Je propose que les mots «en vue» soient ajoutés après les mots «réunions» à la seconde ligne du texte que nous avons: «en vue de recevoir des témoignages et d'en autoriser l'impression».

[Text]

Amendment agreed to

The Chairman: The question is on the motion of Mr. Angus as amended. The amended motion is as follows:

That the chairman be authorized to hold meetings in order to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

Mr. Forrestall: I am sorry, that is not your . . .

Mr. Ouellet: That is why we voted against it, because the chairman could have a meeting with just one member.

The Chairman: Order, order. Is there further debate on this?

Mr. Cooper: Let us have a look at the Malone amendment. My understanding was that it eliminated the words after "present". Is that not correct?

The Chairman: That is right. Yes, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: At one point in our discussion, before we actually got into voting on amendments and amendments to amendments and all the rest of it, there was some agreement around this table that if we put in the words "in order to" that would satisfy almost everybody around this table, and that the provision as drafted by the clerk with the insertion of the words "in order to" would satisfy the demands of people around this table. Then we proceeded, Mr. Chairman, because a motion was on the floor, to go through the process of voting, and I think we got off the track.

My reading of this room was that the motion as laid down with the words "provided that not less than four members of the committee are present" does not mention opposition there; it just says at least four members, which is reasonable, provided the words "in order to" are included. This would satisfy everybody, and that is the motion we should vote upon. Now, I would move that whatever be done to get that motion before this committee be done in totality.

Mr. Cooper: On a point of order, there is obviously confusion because there are two words "present". A number of us understood that it was the last "present" that was the cut-off point.

Mr. Angus: The original form that was on the printed version.

The Chairman: The Chair would like to ask Mr. Malone if he would clarify what word "present" he wished the period to follow immediately.

Mr. Malone: Rather obviously, Mr. Chairman, your question is a good one, since the word appears twice. My intention, of course, should have been self-explanatory by where I had indicated the period should be in my first comment. Then you would recall that the clerk and yourself counseled and suggested that it go from the word "evidence" to "present". I was referring to the first word "present". And if I might just say, Mr. Chairman, that while it is obviously desirable that the most members possible be in attendance for the hearing of witnesses, there are those committees for which there are persons in society who insist on the right to be heard,

[Translation]

La modification est acceptée

Le président: La question porte sur la proposition de M. Angus telle modifiée. La proposition se lit comme suit:

Que le président soit autorisé à tenir des séances en vue de recevoir des témoignages et d'en autoriser l'impression à défaut de quorum.

M. Forrestall: Je regrette, ce n'est pas votre . . .

M. Ouellet: C'est pour cela que nous avons voté contre, parce que le président pouvait tenir une réunion même avec un seul membre.

Le président: À l'ordre, à l'ordre! Y a-il d'autres interventions sur ce sujet?

M. Cooper: Jetons un coup d'oeil sur la modification Malone. Si je comprends bien, elle éliminait les mots après «présent». Est-ce exact?

Le président: C'est exact. Oui, monsieur Tobin?

M. Tobin: À un moment donné de la discussion, avant que nous nous mettions à voter sur des modifications et des modifications de modification et ainsi de suite, pratiquement toutes les personnes ici présentes admettaient que si nous insérions les mots «en vue de», cela satisferait à peu près tout le monde, et que la clause telle que rédigée par le greffier avec l'ajout des mots «en vue de» répondait aux attentes des participants. Ensuite nous avons continué, monsieur le président, parce qu'une proposition était débattue, pour passer au vote, et la je pense que nous avons fait fausse route.

Mon opinion sur ce débat était que la proposition, telle que rédigée avec les mots «pourvu qu'au moins quatre membres du comité soient présents» ne mentionne pas d'opposition; elle dit simplement au moins quatre membres, ce qui est raisonnable, pourvu qu'on ajoute les mots «en vue de». Cela convenait à tout le monde, et c'est sur cette proposition que nous devrions voter. Alors, je propose que tout ce qu'on peut faire pour soumettre cette proposition au Comité puisse être fait de façon intégrale.

M. Cooper: Question de Règlement. Il y a une confusion évidente, parce que nous avons deux fois le mot «present». Quelques-uns d'entre nous ont compris que c'était le dernier «present» qui était le point de coupure.

M. Angus: La formulation originale qui était sur la version imprimée.

Le président: La présidence aimerait demander à M. Malone de préciser après lequel des mots «present» il voulait mettre un point.

M. Malone: Évidemment, monsieur le président, voilà une bonne question, puisque le mot figure deux fois. Mon intention, bien sûr, aurait dû aller de soi, car j'avais indiqué que le point devait être dans mon premier commentaire. Ensuite, vous vous rappellerez que le greffier et vous-même avez conseillé et suggéré de le déplacer du mot *evidence* au mot *present*. Je voulais dire aussi, monsieur le président, que même s'il est manifestement souhaitable que le plus de membres possible entendent les témoignages, il existe des comités devant lesquels certains citoyens insistent pour être entendus et qui, connaissant bien les opinions de ces citoyens et en ayant déjà tenu

[Texte]

for which the committee, knowing the views and having taken account of them already, are quite satisfied to have simply the chairman hear the evidence and have it printed.

• 1610

All members are equal because we have steering committees that plan the witnesses and the witnesses are scheduled, and the obligation, as Mr. Johnson so wisely mentioned, is on each and all of us to make sure on important legislation that we are there. But we should not put into place the kind of provisions where we can stop legislation simply because certain numbers of members decide to stay away.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. I understand the only way we can solve this problem is through unanimous consent. Mr. Crosby.

Mr. Crosby: If I may speak to the point of order and Mr. Malone's explanation. As I read the rule under which we are operating, it does not indicate that there should be any members present beyond the chairman. The framers of the rule in the Standing Orders, who are of course members of the House of Commons, did not contemplate members being present beyond the chairman, so we are adding something on by the words that four members of the committee be present. I take it that Mr. Malone was going back to the original proposition that only the chairman need be present . . .

Mr. Malone: Everybody else is welcome.

Mr. Crosby: —and it was up to the other members to find themselves in the chamber when the meeting is called.

The Chairman: Mr. Holtmann.

Mr. Holtmann: Mr. Chairman, in view of the fact that Mr. Malone has clarified the situation, I feel I was not really aware then what in fact I was voting for, because I took it to the last "present"; therefore I feel that the legislative process has not been fair, and I suggest to the Chair that when a motion is changed or amended, the new amended motion should be read out in full so that everybody understands exactly what the change was. And that did not occur.

The Chairman: There was some confusion on the part of the Chair and some others as to where the period should go, whether it was at the first "present" or the second "present".

Mr. Ouellet: In fairness, Mr. Chairman, we should have a second vote on this amendment presented by Mr. Malone.

The Chairman: Mr. Ouellet proposes that we have a second vote. Is that agreeable to all?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: All right, I will read the motion of Mr. Angus.

That the chairman be authorized to hold meetings in order to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not fewer than four members of the committee are present.

[Traduction]

compte, ne s'opposent nullement à ce que le président seul entende les témoignages et les fasse imprimer.

Tous les membres sont égaux puisque nous avons des comités directeurs qui choisissent les témoins, et les témoins se présentent selon un calendrier, et l'obligation, comme l'a dit judicieusement M. Johnson, incombe à chacun de nous d'être présents quand il s'agit d'une loi importante. Mais nous ne devons pas adopter des clauses qui sont de nature à bloquer l'élaboration d'une loi simplement parce qu'un certain nombre de membres décident de se tenir à l'écart.

Le président: Merci, monsieur Malone. Je comprends que la seule façon possible de résoudre ce problème est d'en venir à un accord unanime. Monsieur Crosby.

M. Crosby: Si je peux invoquer le Règlement et revenir sur l'explication de M. Malone. Si je comprends bien, d'après le Règlement, il n'est pas nécessaire que d'autres députés soient présents à part le président. Ceux qui ont rédigé le Règlement et qui sont bien entendu membres de la Chambre des Communes, ne prévoyaient pas la présence d'autres députés, aussi je pense que nous précisons le Règlement si nous ajoutons que quatre membres du comité doivent être présents. Je crois que M. Malone voulait revenir à la proposition originale selon laquelle seul le président doit être présent . . .

M. Malone: Tous les intéressés sont les bienvenus.

M. Crosby: . . . et que c'est aux autres députés de s'arranger pour être à la Chambre quand on convoque une séance.

Le président: Monsieur Holtmann.

M. Holtmann: Monsieur le président, depuis l'intervention de M. Malone, je me rends compte que je ne savais pas très bien sur quoi portait le vote, car je pensais qu'il s'agissait du deuxième «present»; je pense donc que le processus législatif n'a pas été suivi, et je suggère au président qu'en cas de modification ou d'amendement à une proposition, la proposition modifiée soit lue en entier de façon que tout le monde comprenne exactement de quoi il retourne. Ce qui n'a pas été le cas.

Le président: La présidence et certains députés se demandent où placer le point: après le premier *present* ou après le deuxième.

M. Ouellet: En toute justice, monsieur le président, nous devrions voter à nouveau sur l'amendement proposé par M. Malone.

Le président: M. Ouellet propose un deuxième vote. Y a-t-il des objections?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord, je vais lire la proposition de M. Angus.

Que le président soit autorisé à tenir des séances en vue de recevoir des témoignages et d'en autoriser l'impression à défaut de quorum, pourvu que quatre membres au moins du comité soient présents.

[Text]

Is that understood?

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman, just as long as you realize that is my motion as amended.

The Chairman: That is Mr. Angus' motion as amended.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, could we have another vote on what you have just read? That would clean everything up, because that is the one we want.

The Chairman: I must have unanimous consent for that vote. Do I have it?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Do you wish me to read it again?

Mr. Tobin: Slowly.

The Chairman: For Mr. Tobin I will read slowly:

That the chairman be authorized to hold meetings in order to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not fewer than four members of the committee are present.

Motion agreed to

• 1615

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, on a point of order, I wonder, not in a facetious way, if the clerk could take that very historic motion back to the clerk's office, make sure that copies are printed to have ready for other organizational meetings of legislative committees to avoid some of the discussion—although there will always be discussion—and come to the grips or the nub of the core.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. We come now to page 2 of your agenda, part (b) of routine business. I need a motion that the committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Forrestall: I move that the committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

The Chairman: Is there any discussion? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Could I just ask, Mr. Chairman, if the clerk could advise you how we arrived at 1,000 copies? My purpose in asking the question is whether or not it is enough.

The Chairman: Apparently the 1,000 figure is reached at by 282 to the offices of the MPs, 104 to the Senate, 200 to the press gallery, 100 to House officials, approximately 100 for the historical records, and another 100 for general distribution; that comes to approximately 1,000.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think in light of the interest that is generated, particularly by clause 4, we might find a much wider basis of interest in at least part of these amendments, and I would ask if the committee might not think 1,500 would be a little wiser. If after some hearings there does not appear to be the interest, then it could be reduced.

[Translation]

Compris?

M. Angus: Question d'ordre, monsieur le président, je tiens à préciser qu'il s'agit là de la version modifiée de ma proposition.

Le président: Il s'agit de la version modifiée de la proposition de M. Angus.

M. Tobin: Monsieur le président, pourrions-nous voter à nouveau sur ce que vous venez lire? Cela réglerait la question, puisque c'est la version que nous voulons adopter.

Le président: Il me faut l'unanimité pour ce vote. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Voulez-vous que je lise la proposition encore une fois?

M. Tobin: Lentement.

Le président: Pour M. Tobin, je vais lire lentement:

Que le président soit autorisé à tenir des séances en vue de recevoir des témoignages et d'en autoriser l'impression à défaut de quorum, pourvu que quatre membres du Comité soient présents.

Adopté

M. Nowlan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, et je me demande, tout à fait sérieusement, si le greffier ne pourrait pas rapporter cette motion historique à son bureau et en faire des copies en vue des autres réunions des comités législatifs, pour éviter les discussions inutiles, même s'il y aura toujours des discussions, et en venir au cœur du problème.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Passons maintenant à la page 2 de l'ordre du jour, partie b) des travaux en cours. Est-ce que quelqu'un propose que mille exemplaires des procès-verbaux et témoignages soient imprimés?

M. Forrestall: Je propose que le Comité fasse imprimer mille exemplaires des procès-verbaux et témoignages.

Le président: Y a-t-il des objections monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais savoir comment on en est venu à mille exemplaires? En fait, je veux savoir si ce nombre est suffisant.

Le président: Voici comment on a procédé apparemment: 282 pour les bureaux des députés, 104 pour le Sénat, 200 pour la tribune de la presse, 100 pour les représentants de la Chambre, une centaine pour les dossiers et une centaine pour la diffusion générale, ce qui donne un millier.

M. Forrestall: Monsieur le président, compte tenu de l'intérêt manifesté et en particulier pour l'article 4, certains amendements pourraient soulever un intérêt encore plus grand et c'est pourquoi je me demande si 1,500 ne serait pas un chiffre plus réaliste. Si après un certain nombre de séances nous constatons que l'intérêt n'est pas aussi fort que prévu, il suffira tout simplement de réduire le nombre d'exemplaires imprimés.

[Texte]

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We can discuss this later on. Is there any discussion on this?

Mr. Angus: I would just like to agree with Mr. Forrestall. I think it is a very wise move, because there is a lot of interest out there; we either do it now or we are going to have it sent back for reprinting, which is probably more expensive.

The Chairman: Is that agreed? I think I need a motion.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that the committee print 1,500 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Ouellet: How much additional cost are we incurring with this?

The Chairman: Mr. Ouellet, the clerk does not have the exact figure, but he says he can have it for the next meeting.

Mr. Ouellet: My feeling is that 1,000 copies is standard procedure for every committee; in most committees, a few hundred are taken care of and the rest go in piles or in baskets. Frankly, we are now adding to this. I would prefer to keep that amount and incur the additional expenditures if necessary, instead of going straight ahead in spending more.

Some hon. members: Hear! Hear!

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to disagree with Mr. Ouellet. In the list you outlined, there were only 100 copies available for general distribution—i.e., the members of the public. We have interested in this bill the total shipping fraternity, all the ports in Canada, the fishing industry; all those people are going to want to follow what we are doing. I think it would be very unfortunate if all of a sudden we were telling them that no, we are sorry, but they cannot have a copy of a public document because we did not think far enough ahead that they might be interested.

The Chairman: Is there any further discussion? Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I must say, Mr. Chairman, I always listen to Mr. Ouellet with interest, and I am not necessarily always in agreement with Mr. Angus. But on this issue and the reference that this committee has, I must say I think 1,500 would be more reasonable. I can see perhaps for the Toronto airport and other bills, where more localized, the 1,000 is going to be more than adequate. So yes, I would think 1,500, with this type of reference you have, which covers the different interested groups that Mr. Angus mentioned, would be more reasonable and does not incur the expense.

• 1620

We all know the printing business to a point, since we have all had something to do with it vicariously to get here. You can run off so many copies of something at first and that is the

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le président: Nous pourrions en parler plus tard. D'autres commentaires?

M. Angus: Je suis d'accord avec M. Forrestall. Je crois que c'est une bonne décision parce que ces amendements intéressent bien des gens. Ou nous augmentons le nombre d'exemplaires imprimés tout de suite, ou nous en faisons réimprimer, ce qui revient probablement plus cher.

Le président: C'est convenu? Est-ce que quelqu'un fait une proposition?

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose que le Comité fasse imprimer 1,500 exemplaires des témoignages et procès-verbaux.

Des voix: D'accord.

M. Ouellet: À combien s'élèveront les frais supplémentaires?

Le président: Monsieur Ouellet, le greffier n'a pas de chiffre exact, mais il peut nous les donner à la prochaine réunion.

M. Ouellet: Je crois qu'habituellement on fait imprimer un millier d'exemplaires pour la plupart des comités. Dans la plupart des cas, on en distribue quelques centaines et les autres vont au panier ou sur les tablettes. J'ai l'impression que ces exemplaires additionnels seront tout à fait inutiles. Je préférerais en rester à mille et engager des frais supplémentaires au besoin plutôt que de le faire tout de suite.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Angus: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec M. Ouellet. D'après ce que vous avez dit, seulement une certaine d'exemplaires sont prévus pour la diffusion générale, c'est-à-dire pour le grand public. Ce projet de loi touche l'ensemble de l'industrie des transports maritimes, tous les ports du Canada et l'industrie de la pêche; tous ces gens voudront savoir où nous en sommes dans nos délibérations. Il serait malheureux d'avoir à leur répondre que nous ne pouvons leur donner un exemplaire d'un document public parce que nous n'avons pas prévu d'en faire imprimer suffisamment.

Le président: D'autres commentaires? Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je dois dire, monsieur le président, que j'écoute toujours M. Ouellet avec beaucoup d'intérêt et que je ne suis pas toujours d'accord avec M. Angus. Mais cette fois je dois admettre que l'impression de 1,500 exemplaires me semble justifiée. Dans le cas du projet de loi sur l'aéroport de Toronto et d'autres projets de loi ayant une portée plus restreinte, il suffira très probablement de faire imprimer un millier d'exemplaires. Compte tenu de l'intérêt manifesté par les différents groupes énumérés par M. Angus, je crois toutefois préférable de faire imprimer 1,500 exemplaires dans ce cas-ci et d'engager les dépenses nécessaires à cette fin.

Nous connaissons tous dans une certaine mesure les imprimeurs puisque nous avons dû faire affaire avec eux pour nous rendre ici. C'est la première impression d'un document

[Text]

initial heavy cost. I do not think the clerk will be able to find that extra copies add that much more.

The Chairman: Any further discussion? I will put the question. Those in favour of the motion, which is 1,500 copies?

Motion agreed to

The Chairman: Proceeding to item (c), the appointment of an informal steering group, as hon. members know, there is no provision in the legislative committees for a steering committee as such, as there is, for example, in standing committees. However, it has now developed into practice, as I understand it, to appoint informally an advisory group that would act as a steering committee.

The chairman proposes that the steering group, as it is called, comprise the chairman, two Progressive Conservatives, one Liberal, one NDP. This is open to discussion. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It would be quite acceptable to me if it were three, one and one, and the chairman.

The Chairman: Further discussion?

Mr. Ouellet: I am sorry, I do not think that . . . Why?

An hon. member: Because the government does not want to be outvoted!

Mr. Forrestall: Precisely, even in an informal group. I am not all that sure the informal steering committee requires a motion of the committee. I think it is something to facilitate the chairman and the work of the committee. It is a group that will attempt to sort out matters in this legislative committee which is involved with transport matters. Other members will be aware that we have as well in front of us the Toronto Island matter. In all likelihood before we are finished with Bill C-75 we will be seized with VIA Rail legislation. We will have probably two others before the end of this year, and I think the informality of a steering group to assist the chairman and the clerk in making sure we are not all sitting in a legislative committee at the same time, for generally the same purposes although distinctly different, and for that purpose, as I say, I would be much happier with three, one and one. In fact, here indeed I am going to insist on it. I will lay down the whip or something. It is precisely for the reason mentioned by another hon. member that I insist on it.

The Chairman: Any further discussion? Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, through you to the clerk, we have talked about precedents here. Perhaps the clerk can advise us what the configurations are for other legislative committees, particularly those whose Chairs are members of one of the two opposition parties.

The Chairman: The clerk has informed me that to the best of his knowledge, although he is not absolutely certain, some legislative committees have steering groups comprised of three, one and one, others two, one and one.

[Translation]

qui coûte le plus cher. D'après moi, le greffier verra bien que l'impression des exemplaires supplémentaires ne grossira pas beaucoup la note.

Le président: D'autres commentaires? Passons aux voix. Qui appuie la proposition visant l'impression de 1,500 exemplaires?

Proposition adoptée

Le président: Passons au point e), la création d'un groupe directeur, comme vous le savez, honorables députés, aux comités législatifs il n'est pas prévu de créer un comité directeur comme c'est le cas, par exemple, aux comités permanents. C'est toutefois devenu maintenant chose courante, de nommer un groupe consultatif qui joue un rôle d'un comité directeur.

Le président propose que ce groupe directeur, comme on l'appelle, soit composé d'un président, de deux représentants du parti conservateur, d'un libéral et d'un néo-démocrate. Le sujet est ouvert à la discussion. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ça me semblerait très acceptable que le Comité se répartisse comme suit: trois, un et un, et le président.

Le président: D'autres interventions?

M. Ouellet: Je suis désolé, je ne pense pas que . . . Pourquoi?

Une voix: Parce que le gouvernement ne veut pas se mettre en minorité!

M. Forrestall: C'est cela, même au sein d'un groupe officieux. Je ne suis pas si certain qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une motion du Comité pour la création de ce comité directeur. Je pense que son but est de faciliter le travail du président et du Comité. Ce groupe va essayer de mettre de l'ordre dans ce comité législatif qui s'occupe de questions de transport. Vous n'ignorez pas que nous devons également débattre la question de *Toronto Island*. A toutes fins pratiques, avant que nous en ayons terminé avec le projet de loi C-75, nous allons être aux prises avec la législation relative à VIA Rail. Nous en aurons probablement deux autres d'ici la fin de l'année et je pense que l'absence de formalité d'un groupe directeur destiné à aider le président et le greffier à s'assurer que nous ne siégeons pas tous en même temps à une séance d'un comité législatif pour, en général, les mêmes raisons, bien que fort différentes, et c'est pourquoi, je serais beaucoup plus heureux que le groupe se répartisse comme suit: trois, un et un. En fait, je pense que je vais insister sur cette question. C'est précisément pour la raison énoncée par un autre honorable député que j'insiste sur la question.

Le président: D'autres observations, monsieur Angus?

M. Angus: Monsieur le président, par votre entremise, nous avons examiné ici des précédents. Le greffier pourrait peut-être nous dire ce qu'il en est pour les autres comités législatifs, ceux en particulier dont la présidence est assumée par un membre d'un des deux partis de l'opposition.

Le président: Le greffier m'a signalé que pour autant qu'il le sache, bien qu'il n'en soit pas absolument certain, certains comités législatifs ont des groupes directeurs de trois, un et un, d'autres, de deux, un et un.

[Texte]

Mr. Angus: So in effect it is up to . . . Well, let me ask one more question. In other committees, have motions been taken to determine the make-up of the informal steering committee, or has it been a decision made solely by the Chair?

• 1625

The Chairman: In the other committees, consensus has been arrived at. There has been no formal motion and it has not been the unilateral decision of the Chair. I would hope we could come to a gentlemen's agreement here on this issue and not nail it down in the form of a motion, but again, I am in your hands.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Clearly it is another issue that this committee itself can decide. We are talking these days, although there has been no formal thing passed down, about the role of the backbenchers, the freedom to make their own decisions, and perhaps one way to experiment with it is by leaving it at two, one and one. The bottom line, Mr. Chairman, is that whatever this informal group does has to be formally presented to the whole committee with full quorum, and it is in the hands of that committee to make the determinations. We all have to face reality that the government controls the committee in those kinds of votes.

The Chairman: Is there any further discussion? There is no further discussion. Is there a gentleman's agreement on chairman, two, one and one, as printed?

Some hon. members: Yes.

Some hon. members: No.

The Chairman: I do not see consensus. Is there consensus on chairman, three PCs, one Liberal and one NDP? Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, if the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport insists on his proposal, in the spirit of co-operation I would be ready to agree. But I cannot resist saying that I see in the end the Parliamentary Secretary doing more than we hoped he would be doing on these committees.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps I can offer something that will allow us to reach a consensus. If the government would agree to hear witnesses only if one member of the opposition is present, then we would be quite happy to agree to have three, one and one in the steering committee.

The Chairman: I was hoping we would not have to go back through that, Mr. Angus. What is the decision of the committee? Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, my personal opinion is that we ought to keep it the way it is. I can recall that it is very seldom, if ever, in a steering committee that whether there are more government members or fewer government members makes a darned bit of difference, because in my experience the steering committee has always worked by consensus. We always argue the thing out, and in the end we finally agree on what we are going to do. I have never, ever seen a vote in a steering

[Traduction]

M. Angus: Ainsi, en fait . . . il revient . . . à . . . Permettez-moi de poser une autre question. Dans d'autres comités, a-t-on fait des propositions pour déterminer la composition d'un comité directeur officieux ou la décision a-t-elle été prise uniquement par le président?

Le président: Dans d'autres comités, on a obtenu un consensus. Il n'y a pas eu de motion officielle et le président n'a pas pris de décision unilatérale. J'espère qu'on en arrivera à une convention verbale sur cette question sans avoir à présenter de proposition mais, encore une fois, je m'en remets à vous.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Il s'agit clairement d'une autre question dont ce Comité peut décider. Nous parlons ces jours-ci, même si rien d'officiel n'a été voté, du rôle des députés de l'arrière-plan, de leur liberté de prendre leurs propres décisions et peut-être qu'une façon de le faire c'est de s'en tenir à deux, un et un. Au fond, monsieur le président, tout ce que ce groupe officieux fait doit être officiellement présenté à l'ensemble du comité ayant le quorum et c'est au comité de prendre la décision finale. Nous devons tous nous rendre à l'évidence, le gouvernement contrôle le comité pour ces types de votes.

Le président: A-t-on quelque chose d'autre à ajouter? Non. A-t-on une convention verbale pour un président, deux, un et un, tel que présenté?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

Le président: Il n'y a pas consensus. Est-on d'accord sur un président, trois conservateurs, un libéral et un néo-démocrate? Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, si le secrétaire parlementaire du ministre des Transports insiste sur sa proposition, dans un esprit de collaboration, je serais prêt à donner mon accord. Mais je ne peux m'empêcher de dire qu'en fin de compte, le secrétaire parlementaire ferait davantage que ce que nous nous attendons à ce qu'il fasse sur ces comités.

M. Angus: Monsieur le président, peut-être puis-je proposer quelque chose qui nous permettrait d'arriver à un consensus. Si le gouvernement consentait à n'entendre les témoins que si un membre de l'opposition est présent, nous serions alors bien prêts à accepter la formule trois, un et un, en ce qui concerne la composition du comité permanent.

Le président: J'espère que nous n'aurons pas à revenir sur cette question, monsieur Angus. Quelle est la décision du Comité? Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président je pense, pour ma part que nous devons laisser la situation telle qu'elle est. Si mes souvenirs sont bons, il est très rare que le fait qu'il y ait dans un comité directeur plus ou moins de députés du gouvernement fasse une différence quelconque car, selon mon expérience, le comité directeur fonctionne toujours par consensus. On discute à fond d'une question et, en fin de compte, on s'entend sur ce qu'on va faire. Je n'ai même jamais vu un vote dans un comité

[Text]

committee, so whether there are more government members or fewer government members does not seem to make a damned bit of difference. Even though—and sure, we have the chairman of a Transport committee here—we may strongly disagree, we ultimately always end up coming to some kind of compromise or consensus. There just never has been a vote.

So I say to the Parliamentary Secretary that I understand in principle why he would want that. If he found the steering committee working in a way where the opposition was taking advantage to push votes on the steering committee, then he would want to come back here and ask for three, one and one. But in all our experience it does not work that way, so let us just go with your proposal—two, one and one—and if it does not work then you have good reason, Mr. Parliamentary Secretary, to come back here.

The Chairman: Mr. Corbett.

Mr. Corbett: I withdraw my request to speak.

The Chairman: Is there any further discussion? I asked for a consensus here on chairman, three, two and one. We did not get it. I ask for a consensus on chairman, two, one and one.

• 1630

Mr. Angus: Mr. Chairman, on that let us have a vote, because we are going to have a vote pretty soon . . .

The Chairman: We are. The bells will be ringing pretty soon.

Mr. Angus: I move that the proposal for a chairman and two PCs, one Liberal and one NDP be the format.

Mr. Forrestall: Let us not formalize it, because we have no authority for this.

Mr. Angus: I know.

Mr. Forrestall: I will go with the two, one and one, but simply understand that this is not a concession we would ever have gotten in the 20 years I have been around here out of the former government, in your wildest dreams, in the spirit of co-operation.

The Chairman: There is one more point.

Mr. Forrestall: It is precisely what the Minister of Transport would want me to say, and I agree.

The Chairman: Mr. Forrestall, order please.

Could I have the names now of the two Progressive Conservatives, the one Liberal and the one NDP? Mr. Angus for the NDP, Mr. Ouellet for the Liberals, and Mr. Nowlan and Mr. Forrestall for the Progressive Conservatives.

Mr. Forrestall: I am not sure of the status of this . . .

Mr. Nowlan: No, we are not sure of the status of this. That is a good question.

The Chairman: I have one more point here. Consideration of the order of reference will have to go to the steering group. I

[Translation]

directeur; aussi, qu'il y ait plus ou moins de députés du gouvernement ne semble pas faire la moindre différence. Encore que—et bien sûr, nous avons le président d'un comité des transports ici—nous pouvons être fortement en désaccord, nous finissons toujours par en arriver à une certaine forme de compromis ou de consensus. Il n'y a jamais eu de vote dans un comité directeur.

Alors je dis au secrétaire parlementaire qu'en principe, je comprends pourquoi il voudrait qu'il en soit ainsi. S'il venait à découvrir que le comité directeur fonctionne de telle sorte que l'opposition cherche à obliger ce Comité à voter, il voudrait alors revenir en Chambre et demander que soit adoptée la formule trois, un et un. Mais selon notre expérience, ce n'est pas ainsi que les choses se passent, adoptons donc votre proposition (deux, un et un) et si cela ne fonctionne pas, vous aurez alors de bonnes raisons, monsieur le secrétaire parlementaire, de revenir ici.

Le président: Monsieur Corbett.

M. Corbett: Je retire mon droit de parole.

Le président: Y a-t-il d'autres propositions? J'ai demandé un consensus pour adopter la formule d'un président, trois, deux et un. Elle n'a pas été acceptée. Je demande donc un consensus pour un président, deux, un et un.

M. Angus: Monsieur le président, votons donc sur cette question, parce que nous allons devoir voter sous peu . . .

Le président: C'est vrai, les cloches vont sonner dans quelques instants.

M. Angus: Je propose que la formule d'un président, deux députés conservateurs, un libéral et un NPD soit adoptée.

M. Forrestall: Ne la rendons pas officielle car nous n'en avons pas le mandat.

M. Angus: Je le sais.

M. Forrestall: J'accepte la formule de deux, un et un, mais je constate simplement qu'il s'agit d'une concession que nous n'aurions même pas imaginé obtenir du gouvernement précédent au cours des vingt années pendant lesquelles j'ai fait partie de cette Chambre, et ce dans un esprit de collaboration.

Le président: Il y a un autre point à soulever.

M. Forrestall: C'est précisément ce que le ministre des Transports voudrait que je dise, et je suis d'accord.

Le président: Monsieur Forrestall, à l'ordre s'il vous plaît.

Pourriez-vous me donner le nom des deux députés conservateurs, du député libéral et du député du NPD? M. Angus pour le NPD, M. Ouellet pour le parti libéral et M. Nowlan et Forrestall pour le parti conservateur.

M. Forrestall: Je ne suis pas sûr du statut de . . .

M. Nowlan: Non, nous ne sommes pas sûrs de cela. C'est une bonne question.

Le président: Une autre question. L'étude de l'ordre de renvoi devra être soumise au groupe directeur. Je n'ai aucune

[Texte]

have no idea what the committee's wishes are with respect to timeframe, with respect to how fast you want to proceed. The chairman does have problems for the next three weeks. Your Chair will be absent from Ottawa Wednesday, Thursday and Friday of this week, next week and the following week. I am free on Mondays and Tuesdays. I would like to call a meeting of the steering group as soon as possible so at least we know where we are going in the immediate future.

Mr. Nowlan: I would certainly move that when you get into this type of detail that is the whole reason for the informal steering committee, so we really can discuss the mutual problems we all have. Frankly, I will defer to any other member who wants to go on the steering committee, but one of the reasons why I am interested to be on this steering committee is to have some co-ordination with the work of the other legislative committees and the standing committee, which is also seized of a very large handle.

The Chairman: Exactly.

Mr. Nowlan: We really have to discuss to try to block off times so we are not running in conflict with each other but we are running sequentially or concurrently with each other.

The Chairman: Could we then call a meeting for Monday next at 3.30 p.m. for the steering group? Tuesday at 3.30 p.m.? Okay, I will just phone around informally. It is understood, though, that next week it has to be either Monday or Tuesday.

This meeting stands adjourned.

Thursday, January 23, 1986

• 1552

The Chairman: Gentlemen, I now see a quorum for the purpose of resuming our discussion on Bill C-75, an act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof. As you know, we need a quorum of 11, including the Chair; we now have that quorum.

Our first order of business under routine business is the adoption of a motion accepting the steering group's recommendation, which you have before you, of our subsequent meeting dates and times. The steering group met on Tuesday of this week and agreed at that time that these dates and times would be presented to the committee as a whole.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that the committee concur on the proposed dates for future meetings with the one qualification, if I may, that—as we discussed in the steering group—if additional organizations indicate a desire to appear before us we will give consideration to including them at another date.

[Traduction]

idée de ce que veut le Comité en ce qui concerne les délais et la rapidité avec laquelle vous voulez procéder. Le président a des problèmes pour les trois prochaines semaines. Votre président sera absent d'Ottawa mercredi, jeudi et vendredi de cette semaine, de la semaine prochaine et de la semaine suivante. Je suis libre le lundi et le mardi. J'aimerais tenir une réunion du groupe directeur dans les plus brefs délais pour que nous sachions où nous allons dans l'avenir immédiat.

Mr. Nowlan: Je proposerais que nous passions à ce genre de détails qui constitue la raison principale de la création du comité directeur afin que nous puissions vraiment discuter des problèmes réciproques que nous avons. Je vais m'en remettre à tout autre député qui veut faire partie du Comité directeur, mais l'une des raisons qui me pousse à faire partie de ce Comité tient à ce qu'il doit y avoir une certaine coordination avec le travail des autres comités législatifs et le comité permanent qui est également aux prises avec une charge très lourde.

Le président: Exactement.

Mr. Nowlan: Nous devons discuter et essayer de réserver des périodes de façon à éviter les conflits d'horaire et pour que nos travaux puissent se faire et se dérouler sans heurts.

Le président: Pourrions-nous convoquer une réunion du groupe directeur lundi prochain à 15H30? Mardi à 15h30? Ça va, je vais faire quelques appels (officieusement). C'est bien convenu que la semaine prochaine, ce sera lundi ou mardi.

La séance est levée.

Le jeudi 23 janvier 1986

Le président: Messieurs, je vois que nous avons maintenant le quorum pour reprendre l'étude du projet de loi C-75, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Ainsi que vous le savez, nous avons besoin de 11 membres présents, président compris, et nous avons maintenant ce quorum.

Notre premier point à l'ordre du jour est une question de procédure, à savoir l'adoption d'une motion approuvant la recommandation du comité directeur concernant le calendrier de nos séances futures. Le comité directeur s'est réuni mardi dernier et a convenu de proposer au comité plénier les dates et heures figurant sur la feuille qui vous a été distribuée.

Monsieur Angus.

Mr. Angus: Monsieur le président, je propose que le Comité accepte les dates de séances proposées sous la réserve, si vous permettez—comme nous en avons discuté au comité directeur—que, si d'autres organisations souhaitent comparaître, nous leur donnions la possibilité de le faire à une date autre.

[Text]

The Chairman: This is, I understand, normal practice anyway; it is assumed that we would do that and make the necessary arrangements at the appropriate time. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we have now scheduled ourselves through to virtually the adjournment date of the House. I have no difficulty with the general thrust of the motion at all, but I have some difficulty with the numbers of witnesses. If this is not the appropriate place to address that, then I will wait until such time as it is.

The Chairman: Could we leave that subject up to a future meeting of the steering group?

Mr. Forrestall: I would be quite pleased to do that if that is all right with you gentlemen.

The Chairman: Is that agreed to? We will discuss this further at a steering group meeting, perhaps in a week's time or within the week.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I have a motion by Mr. Angus that the committee concur on the proposed dates for future meetings, if at all required.

• 1555

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: The second part of routine business has to do with the questioning of witnesses. It was suggested and agreed to at the steering committee meeting on Tuesday that there be allocated 10 minutes to the first questioner from each party and that thereafter, at the discretion of the chairman, five minutes be allocated to each subsequent questioner.

We have set aside 45 minutes for each witness and we are requesting that each witness limit his or her remarks to five minutes. That leaves 40 minutes. We were somewhat out in our mathematics because if the first round goes 30 minutes, as it will, that only leaves 10 minutes for three five-minute second round questioners. So we are going to have to extend the period of time to 50 minutes for the time being, until or unless we have another arrangement worked out. Is that agreeable to the committee?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Moved by Mr. Angus that there be allocated 10 minutes to the first questioner from each party and that thereafter, at the discretion of the chairman, five minutes be allocated to each subsequent questioner.

Motion agreed to

The Chairman: Members of the Legislative committee, it is my pleasure today to welcome to our sitting the Minister of Transport, The Hon. Donald Mazankowski. Along with Mr. Mazankowski, I understand he has two assistants; Mr. R. Quail, Assistant Deputy Minister (Marine) and Commissioner, Canadian Coast Guard, and Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

[Translation]

Le président: Si je comprends bien, cela est la pratique courante; nous ferons ainsi et prendrons les dispositions voulues le moment venu. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous avons maintenant organisé notre temps pratiquement jusqu'à la date d'ajournement de la Chambre. Je suis d'accord avec l'orientation générale de la motion mais je trouve que le nombre de témoins est un peu grand. Si ce n'est pas le moment d'en discuter, j'y reviendrai le moment voulu.

Le président: Pourrions-nous traiter de cela lors d'une autre séance du comité directeur?

M. Forrestall: Parfaitement, si cela vous convient, messieurs.

Le président: Est-ce convenu? Nous reparlerons de cela à l'occasion d'une nouvelle réunion du comité directeur, dans une semaine ou d'ici une semaine.

Des voix: D'accord.

Le président: J'ai une motion de M. Angus demandant que le Comité approuve les dates proposées aux séances futures, dans la mesure où elles seront nécessaires.

Des voix: Adopté.

Le président: La deuxième partie des questions de procédure que nous avons à régler concerne les questions aux témoins. Il a été proposé, et nous avons convenu au comité directeur de mardi, que dix minutes soient attribuées aux premiers intervenants de chaque parti et qu'ensuite cinq minutes soient données, à la discrétion du président, aux intervenants suivants.

Nous avons prévu 45 minutes pour l'audition de chaque témoin et nous demandons que chacun limite sa déclaration à cinq minutes. Cela laisse quarante minutes. Notre arithmétique n'est pas très juste car si le premier tour de questions dure 30 minutes, cela ne laissera que 10 minutes pour les trois intervenants suivants, ceux du deuxième tour de questions, qui sont censés disposer de cinq minutes chacun. Il faudra donc porter à 50 minutes la durée de comparution de chaque témoin, à moins que nous ne trouvions un autre système. Cela convient-il au Comité?

Des voix: Adopté.

Le président: Proposé par M. Angus: que dix minutes soient allouées aux premiers intervenants de chaque partie et cinq minutes, à la discrétion du président, à chacun des intervenants suivants.

La motion est adoptée

Le président: Membres du Comité législatif, j'ai le plaisir de souhaiter aujourd'hui la bienvenue au ministre des Transports, l'Honorable Donald Mazankowski. Je crois savoir qu'il est accompagné de deux collaborateurs: M. R. Quail, sous-ministre adjoint (Maritimes) et Commissaire de la Garde côtière canadienne et M. J.R. Stewart, Commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

[Texte]

Mr. Minister, I invite you to make a statement, or if you have a prepared text, to proceed, following which we will get into the questioning.

• 1600

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman; I am pleased to be here. I have some comments to make, comments that I believe are expected, since the bill was debated in the House and outside the House rather vigorously since that time.

As I said during second reading of the bill, Bill C-75 reaffirms the Canada Shipping Act as the principal act of Parliament dealing with the safety of shipping, the preservation of life at sea, and the protection of the marine environment. Members of the committee will also note that the bill deals with a number of important and urgent issues that need to be addressed if we are going to keep pace with the developing maritime technology in other nations and most importantly our important domestic requirements. I think we all recognize that it is a complex bill; it is quite technical in nature, but it is very important.

I would like to emphasize that I will be following the deliberations of this committee with keen interest and certainly pay particular attention to the recommendations as the deliberations proceed. I want to assure the members of the committee as well that I will attempt to be accommodating in addressing the areas of concern that have been identified and also some areas of fine tuning, which obviously will be needed.

The amendments to this act have been in process for a long time, to my understanding approximately seven years. However, they do go a long way to modernize the bill and bring it up to standard. There has been a great deal of consultation with the stakeholders in the shipping community, the ship owners, ship builders, repairers, trade unions, the oil industry, and I suspect there will be more as the process continues.

There are some important aspects I would like to touch on, first of all with respect to international conventions. There are a number of important international maritime conventions to which Canada has not been able to become a party because we have not had the necessary enabling legislation. This bill provides the necessary enabling authority for that to become a reality.

Bill C-75 will enable us to give effect to the 1978 amendments to the Safety of Life at Sea Convention, the International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, and the 1973-78 Convention for the Prevention of Pollution from Ships. We all believe, and I am sure the committee members believe, that it is important that Canada accede to these conventions so as to be able to insist that foreign flagships entering our waters conform with recognized international standards and for Canadian ships to have unhindered access to the ports of our major trading partners.

[Traduction]

Monsieur le ministre, je vous invite à faire votre déclaration ou, si vous avez un texte, à nous le distribuer, à la suite de quoi nous passerons aux questions.

L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président; c'est un plaisir que de me trouver parmi vous. J'ai un certain nombre de choses à vous communiquer, et je pense que vous vous y attendez puisque ce projet de loi a fait l'objet d'un débat depuis son introduction, tant à la Chambre qu'en dehors.

Ainsi que je l'ai dit durant la deuxième lecture du projet de loi, celui-ci réaffirme que la Loi sur la marine marchande du Canada est la principale législation traitant de la sécurité de la navigation, de la préservation de la vie en mer et de la protection de l'environnement marin. Les membres du Comité constateront également qu'il aborde un certain nombre de questions importantes et urgentes qui doivent être réglées si nous ne voulons pas être distancés par les progrès de la technologie maritime dans d'autres pays et répondre à nos besoins intérieurs. Nous reconnaissons tous qu'il s'agit là d'un train de mesures complexes dont certaines très techniques et qui, toutes, sont très importantes.

Je tiens à souligner que nous suivrons les délibérations de ce Comité avec un très grand intérêt et que nous prêterons une très grande attention aux recommandations qui y seront faites. Je veux donner l'assurance aux membres du Comité que je tenterai de faire preuve de flexibilité pour répondre aux préoccupations qu'ils signaleront et apporter les ajustements qui seront manifestement nécessaires aux diverses dispositions.

La refonte de cette loi est en cours depuis longtemps, ayant été entamée il y a sept ans. Elle va moderniser et adapter cette législation. De nombreuses consultations ont été tenues avec toutes les parties prenantes du secteur des transports maritimes, usagers, armateurs, chantiers navals, ateliers de réparation, syndicats, industries pétrolières, etc. et je pense qu'il s'en tiendra d'autres au fur et à mesure du déroulement du processus.

J'aimerais passer en revue quelques aspects importants, et en premier lieu celui des conventions internationales. Il existe un certain nombre de conventions maritimes internationales importantes que le Canada n'a pu signer, ne disposant pas de la législation qui aurait habilité son gouvernement à le faire. Ce projet de loi y remédie.

Il permettra de promulguer les amendements de 1978 à la Convention sur la sécurité en mer, à la Convention internationale sur les normes de certification de compétence des gens de mer de 1978 et à la Convention sur la prévention de la pollution par les navires de 1973-1978. Nous sommes tous convaincus, et je suis sûr que les membres du Comité partageront cet avis, qu'il est essentiel que le Canada signe ces conventions afin de pouvoir exiger des navires battant pavillons étrangers naviguant dans nos eaux qu'ils se conforment aux normes internationales reconnues et permettent aux navires canadiens d'avoir un accès illimité aux ports de nos principaux partenaires commerciaux.

[Text]

The amendments in Bill C-75 fall into four principal categories. There are also a number of housekeeping provisions that correct anomalies in the act, such as the outdated provisions relating to forced labour, which date from a bygone era.

The first category, which I have already mentioned in speaking about mobile offshore drilling units, relates to the updating and expanding of the requirements for trading and certification of seafarers. The act as it now stands deals mainly with requirements for certified or licensed personnel officers. The amendments will enable us to provide for specialized training and certification for all seafarers when necessary in areas such as emergency duties and continuing proficiency for service in specialized ships such as chemical and gas carriers. They will also enable us to meet and apply up-to-date internationally accepted standards for medical fitness.

The second category of the amendments improves and modernizes the existing provisions in the act for the construction, equipment, inspection, and certification of ships. This is done by providing for improved construction and equipment standards in respect of special-purpose ships such as oil tankers, gas carriers, chemical carriers and, as I mentioned earlier, mobile offshore drilling units through the implementation of four international codes dealing with these ships.

The amendments also provide for the implementation of the 1978 Protocol on Tanker Safety to the 1974 Safety of Life at Sea Convention which deals with requirements for such matters as inspection, steering gear, fire protection, and navigational equipment. The Board of Steamship Inspection will be provided with clear authority to prescribe equivalent standards to or exemptions from regulations pertaining to the design, construction and equipment, where strict compliance is not practical or is unnecessary. This is an important and practical consideration when dealing with these matters.

• 1605

With respect to classification societies, to avoid duplication of shipping inspections, the amendments will enable delegation of routine inspection of ships to classification societies. This should result in a cost saving for the Coast Guard of some \$200,000 annually.

Provision is also made in this category to update the act where it deals with the carriage of dangerous goods in bulk and to bring it into line with the Transportation of Dangerous Goods Act.

The third category of amendments deals with the safety of navigation in the operation of ships. Provisions relating to these matters are updated and grouped in one part of the act. They relate to practices and procedures to improve safe navigation, in light of our own international experience in recent years. It will also enable implementation of internationally recognized routing schemes and our own ship reporting

[Translation]

Les modifications contenues dans le Projet de loi C-75 se répartissent en quatre grandes catégories. Il y a également un certain nombre de dispositions d'ordre technique qui rectifient des anomalies de la loi, telles que les dispositions désuètes intéressant le travail forcé qui appartiennent à une période révolue.

La première catégorie, que j'ai déjà mentionnée en parlant des plates-formes de forage mobiles en mer, intéressent la remise à jour et l'étoffement des normes de formation et de certification des gens de mer. La loi actuelle ne traite que des exigences intéressant les marins et officiers certifiés ou brevetés. Les modifications nous permettront d'imposer également une formation spécialisée pour tous les gens de mer dans des domaines tels que les mesures d'urgence et garantir la compétence personnelle à bord de navires spécialisés tels que transporteurs de produits chimiques et gaziers. Ils nous permettront également de respecter et d'appliquer les normes de santé physique internationalement acceptées.

La deuxième catégorie d'amendements améliore et modernise les dispositions actuelles de la loi régissant la construction, l'armement et l'inspection et la certification des navires. Ils leur confèrent ainsi des normes de construction et d'armement plus strictes dans le cas des navires spécialisés tels que pétroliers, gaziers, transporteurs de produits chimiques et, comme je l'ai déjà dit, les plates-formes mobiles de forage en mer, par le biais de la mise en vigueur de quatre codes internationaux portant sur ce type de navires.

Les amendements mettent également en oeuvre le protocole de 1978 sur la sécurité des pétroliers complétant la Convention de 1974 sur la sécurité en mer et qui porte sur des points tels que l'inspection, la timonerie, la protection contre l'incendie et l'équipement de navigation. Le bureau d'inspection des navires à vapeur disposera du pouvoir de prescrire des normes équivalentes ou des exemptions aux règlements intéressant la conception, la construction et l'armement des navires dans les cas où leur respect strict n'est pas indiqué ou peu pratique. Cela est une considération importante et pratique dans ce domaine.

En ce qui concerne les sociétés de classification, pour éviter la double inspection des navires, les amendements permettront de déléguer l'inspection de routine des navires à des sociétés de classification. Cela devrait permettre à la Garde côtière de réaliser une économie de l'ordre de 200,000\$ par an environ.

Dans cette catégorie de modification, nous remettons également à jour la loi en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses en vrac, afin de l'aligner sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

La troisième catégorie de modification intéresse la sécurité de la navigation des navires. Les dispositions concernant cet aspect sont modernisées et regroupées dans une partie de la loi. Elles portent sur les pratiques et les procédures qui visent à améliorer la sécurité de la navigation, à la lumière de notre expérience internationale de ces dernières années. Elles permettront également de mettre en oeuvre les systèmes de routage reconnus internationalement ainsi que nos propres

[Texte]

schemes, which are necessary for safety and pollution prevention purposes.

The amendments also provide authority for VTS zones and to designate Coast Guard personnel as marine traffic regulators and to determine the manner in which they may issue directions to ships.

I would like to assure you that there is no intention whatsoever, in any way, to undermine or override the authority of shipmasters or marine pilots. As well, I would like to stress that vessel traffic services have significantly contributed to marine safety in Canadian waters.

At this point, I would also like to emphasize that there will be no additional expenditure, public or private, associated with VTS services. Systems are already in existence as a result of these amendments.

The fourth category of amendments revises the pollution prevention and control provisions and those relating to liability and compensation for oil pollution damage, which are contained in the existing Part XX of the act. They were originally drafted on an urgent basis as a sequel to the Arrow disaster in 1970. The amendments update the act to take into account experience since that time. They also enable implementation of the 1973-1978 Convention on Prevention of Pollution from Ships, which is in force internationally, including the United States.

Pollution prevention officers are also authorized to delineate emergency zones and manage traffic within these zones in cases of oil spills or the likelihood of them.

As I indicated earlier, the bill revises and greatly improves the scheme of liability and compensation for the victims of oil pollution damage by providing assured compensation by means of two international conventions: the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. As well, the compensation available from our own domestic fund, to be renamed the Ship Source Oil Pollution Fund, is also being improved.

For example, if a 60,000 tonne laden tanker importing crude into Canada experiences a spill today, the owner of that ship would be required to make approximately \$8.7 million available to pay compensation for pollution damage. The maximum amount that could be available would be \$8.7 million plus any moneys that may be in the Maritime Pollution Claims Fund. The balance of the Maritime Pollution Claims Fund is approximately \$111 million at the present time.

On the other hand, under the revised scheme, there will be assured compensation of \$60 million under the two aforemen-

[Traduction]

procédures de rapport indispensables aux fins de la sécurité et de la prévention de la pollution.

Les amendements permettent également d'établir des zones de service de trafic maritime et de désigner le personnel de la Garde côtière comme contrôleurs du trafic maritime et définit la manière avec laquelle ils peuvent émettre des directives aux navires.

Je tiens à vous assurer qu'il n'est nullement de notre intention de réduire en rien l'autorité des capitaines ou des pilotes. J'ajoute également que les services de trafic maritime ont largement contribué à la sécurité maritime dans les eaux canadiennes.

Je précise également que les services de trafic maritime n'entraîneront aucune dépense supplémentaire, ni publique ni privée. Les systèmes nécessaires à la mise en oeuvre de ces modifications existent déjà.

La quatrième catégorie d'amendements révisé les dispositions intéressant la prévention et le contrôle de la pollution, ainsi que la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages causés par la pollution par le pétrole qui figurent à la Partie XX de la loi actuelle. Ces dispositions furent rédigées de toute urgence par suite du désastre du pétrolier Arrow en 1970. Les amendements remettent à jour la loi afin de tenir compte de l'expérience accumulée depuis cette époque et permettent également de proclamer la convention sur la prévention de la pollution par les navires de 1973-1978, qui est appliquée au niveau international, et notamment aux États-Unis.

Les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution sont autorisés également à délimiter des zones d'urgence et à diriger le trafic à l'intérieur de ces zones en cas de déversement ou de risque de déversement de produits pétroliers.

Ainsi que je l'ai déjà dit, le projet de loi modernise et améliore considérablement le régime de responsabilité civile et d'indemnisation des victimes de la pollution pétrolière, en garantissant l'indemnisation, par le biais de deux conventions internationales: la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 et la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971. Par ailleurs, l'indemnisation disponible auprès de notre propre caisse nationale, qui sera rebaptisée Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire sera également améliorée.

A titre d'exemple, si un pétrolier de 60,000 tonnes, important du pétrole brut au Canada, causait une marée noire aujourd'hui, le propriétaire du navire serait tenu de verser environ 8,7 millions de dollars pour indemniser les victimes des dommages. L'indemnité maximale disponible serait ainsi de 8,7 millions de dollars, plus les fonds disponibles dans le fonds des réclamations découlant de la pollution maritime, dont le solde actuel est d'environ 111 millions de dollars.

Avec le nouveau système, il y aura une indemnisation garantie de 60 millions en vertu des deux conventions internationales que je viens de citer et 100 millions disponibles auprès

[Text]

tioned international conventions and \$100 million from the Ships Source Oil Pollution Fund, for a total of \$160 million.

Additionally, compensation for oil pollution damage from a ship other than the laden tanker will be at least \$100 million, provided from the Ship Source Oil Pollution Fund. In the future, resource owners will be able to claim directly from the Ship Source Oil Pollution Fund without having to claim against the ship owner in the first instance, as is presently the case.

Now, I would like to deal with a couple of issues that were quite widely discussed in the course of the second reading debate and discussed outside the halls of Parliament. The first deals with the charges for Coast Guard services, and the second has to do with marine safety, relating to offshore exploration and exploitation.

The first issue has been commonly referred to as clause 4. I want to reemphasize that what we are seeking at this time is legislative authority for the introduction of charges for these services. I stated in second reading that this would not proceed without full consultation with all of our stakeholders.

• 1610

I would also like to say that we received some specific and positive support for the concept of charging for Coast Guard services from most of the users and stakeholders, because I think they all recognize that even in these days there is no free lunch.

Charging for Coast Guard services is not a totally new initiative. The Coast Guard presently receives revenues to offset part of the cost—the services, such as the survey of inspection of ships; the certification; and examination of ship's offices. The authority we are seeking through this bill would permit the development, after consultation, of charges for services which have historically been provided free of charge, but which are seen to be of direct benefit to the marine community, such as aids to navigation, ice-breaking, dredging, and assistance to vessels in non-distress situations or non-life-threatening situations.

I want to emphasize that there is no intention here whatsoever to charge for services where life may be endangered.

As I said in the House, I have directed my department to meet and consult with interested groups, the representatives of the marine industry, and the users of the marine infrastructure. The development of this public consultative process is now under way. Maximum opportunity will be given to all interested parties to make their views known and to participate in the development of the program.

While shipping interests are naturally concerned about the amounts to be charged and the effect they may have on the industry, there is also recognition of the principle to offset some of the public cost of providing these services. Indeed, there is positive support for the concept, as I said earlier, from

[Translation]

de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, pour un total de 160 millions.

En sus, l'indemnisation de la pollution causée par un navire autre qu'un pétrolier sera d'au moins 100 millions, provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. À l'avenir, les victimes pourront être indemnisées directement par la Caisse sans devoir tenter préalablement un recours contre le propriétaire du navire comme c'est le cas à l'heure actuelle.

J'aimerais maintenant aborder une série de questions qui ont été largement débattues lors de la deuxième lecture du projet de loi et également hors de l'enceinte du Parlement. Il s'agit en premier lieu de la facturation des services de la Garde côtière et, en deuxième lieu, de la sécurité en mer, et notamment dans le domaine de la prospection et de l'exploitation pétrolière en mer.

La première question est couramment regroupée sous la désignation «article 4». Nous demandons ici le pouvoir législatif de facturer les frais correspondant à ces services. J'ai dit lors de la deuxième lecture que cela ne se ferait pas sans une pleine concertation avec tous les intéressés.

Je tiens à vous dire aussi que la plupart des usagers et des intéressés nous ont fait savoir de façon précise qu'ils appuient l'idée de faire payer les services de la Garde côtière, car ils reconnaissent, je crois, qu'on n'a plus rien pour rien.

L'idée de faire payer les services de la Garde côtière n'est pas tout à fait nouvelle. La Garde côtière encaisse actuellement des recettes pour compenser une partie du coût de certains services, comme l'inspection des navires, la certification et les examens des officiers. L'autorité que nous demandons par ce projet de loi nous permettrait d'établir, après consultation, un barème pour des services qui ont jusqu'ici été fournis gratuitement, mais qui semblent bénéficier directement à la communauté maritime, tels les services d'aide à la navigation, les services de brise-glaces, le dragage, l'aide à des navires qui ne sont pas en détresse ou lorsqu'aucune vie n'est en danger.

Je tiens à souligner que nous n'avons aucunement l'intention de faire payer les services de la Garde côtière lorsque des vies sont en danger.

Comme je l'ai dit à la Chambre, j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de rencontrer les groupes intéressés, les porte-parole du secteur maritime ainsi que les usagers de l'infrastructure maritime. Nous avons commencé à préparer la consultation. Nous allons veiller à ce que tous les intéressés aient la possibilité de faire entendre leur point de vue et de participer à la mise au point du programme.

Si les milieux concernés se demandent, comme il est bien naturel, à combien s'élèveront ces frais et quelles conséquences ils pourraient avoir pour eux, ils sont en même temps d'accord avec le principe de compenser en partie le Trésor pour les services qu'ils reçoivent. En fait, comme je le disais tout à

[Texte]

some of the major stakeholders; and I must say, after re-reading the speeches on second reading, I might include as well the Members of Parliament who spoke on this issue who agreed to the concept that there has to be a certain level of cost recovery. The concern was the level to which that cost recovery might be, and the process, and I think that is really the issue.

I would like to turn now to some of the basic principles that will guide us in the development of the Coast Guard charges program. The charges being proposed must be seen by our stakeholders as being reasonable in relation to the service being provided, and equitable in answer as to who pays how much. In other words, all beneficiaries of the service should pay their fair share. The program should only be applicable to Coast Guard services that contribute to the efficiency of operations within the marine transportation system. That means that these charges will only be leveled for those services that contribute to the operational needs of our client groups.

Private sector beneficiaries of Coast Guard services should not bear the burden of cost of services provided for the benefit of the public at large, such as sovereignty, frontier research and development, search and rescue, and so on. To ensure that the charges are fair and reasonable, the costs of providing each service to each marine sector shall be determined as accurately as possible to the extent that this is feasible and practical. The primary marine sectors are commercial shipping, commercial fishing, and recreational boating.

I guess one of the most contentious issues during debate on second reading of Bill C-75 was the open-endedness of clause 4 of the bill, in that it does not include any legislative requirement to bring forward proposed charges or tariffs for discussion and consultation with those primarily affected. In other words, the concern was there were no adequate safeguards or fences built around this proposal, and I share that concern. The concern is appreciated.

I am prepared to rectify it by including in clause 4 the requirement to publish a copy of any proposed regulation setting out charges in *The Canada Gazette* at least 90 days prior to the proposed effective date of introduction. The review provision would invite any interested person or group with reason to believe that proposed charges would be prejudicial to the economic viability of the marine industry and other users of the marine infrastructure to make objections about the changes. One option would be to refer these objections to a person, or agency, for investigation, including the holding of public hearings. The resulting recommendations would then be made to the Minister of Transport. This would be a positive way to ensure in legislative form that there would be mandatory notification of proposed charges or tariffs, and would, of course, ensure consultation with those directly affected and also with other interested parties.

I am not in a position to present the proposed amendments, but we are in the process of developing these amendments further. I will certainly be following the deliberations of the committee. We want to try to cover all the concerns that will be expressed, and at the appropriate time I will be able to

[Traduction]

l'heure, certains des principaux intéressés appuient le concept; et je dois dire, après avoir relu les discours prononcés lors de la deuxième lecture, que les députés qui ont participé aux débats ont convenu qu'il fallait recouvrer au moins une partie des coûts. L'inquiétude portait sur le pourcentage du recouvrement et la méthode de perception, et je crois que toute la question est là.

Je voudrais mentionner maintenant quelques-uns des principes qui nous ont guidé dans la mise au point du programme de recouvrement des coûts de la Garde côtière. Les frais doivent paraître raisonnables aux intéressés en fonction du service reçu, et équitablement répartis. Autrement dit, tous les bénéficiaires des services devraient payer leur juste part. Les frais ne doivent être perçus que pour les services de la Garde côtière qui contribuent à l'efficacité des opérations du transport maritime, c'est-à-dire que les frais ne seront perçus que pour les services nécessaires aux opérations des groupes-clients.

Les usagers du secteur privé ne doivent pas se voir imposer le coût des services assurés pour le bien public, tels la protection de la souveraineté, la prospection et l'exploitation des ressources frontalières, les expéditions de recherches et de sauvetage, etc. Pour que les frais perçus soient justes et raisonnables, le coût de chaque service fourni à chaque secteur maritime sera calculé aussi précisément que possible. Les principaux secteurs d'activité maritime sont le transport des marchandises, la pêche commerciale et la navigation de plaisance.

Je crois que l'une des questions les plus controversées lors du débat de deuxième lecture du projet de loi C-75 était l'imprécision de l'article 4, lequel n'oblige pas le gouvernement à soumettre à l'avance aux intéressés le barème des frais ou les tarifs qu'il entend imposer. Autrement dit, les députés s'inquiétaient de ce qu'on n'avait prévu aucune mesure de protection, et je partage leur inquiétude. Je les comprends.

Je suis prêt à changer cela en ajoutant à l'article 4 l'obligation pour le gouvernement de publier tout projet de règlement stipulant les frais dans *La Gazette du Canada*, au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur du règlement. Toute personne ou tout groupe ayant raison de croire que les frais prévus pourraient porter préjudice à la viabilité économique du secteur maritime et tous autres usagers des services maritimes seraient invités à faire valoir leurs objections. On pourrait envisager de soumettre ces objections à une personne ou à un organisme qui serait chargé de l'enquête et qui pourrait tenir des audiences publiques. Des recommandations seront ensuite présentées au ministre des Transports. Il y aurait ainsi obligation légale de donner préavis des frais ou tarifs proposés, et cela permettrait, bien sûr, d'assurer la consultation avec les parties directement touchées ainsi qu'avec les autres intéressés.

Je ne peux pas vous présenter les amendements que nous nous proposons d'apporter, mais nous y travaillons. J'ai l'intention de suivre les délibérations de ce comité. Nous allons essayer de tenir compte de toutes les inquiétudes qui seront exprimées, et le moment venu, je pourrais vous proposer des

[Text]

bring forth the proposed amendments. During that period of time I will welcome any suggestions from the committee, or witnesses appearing before it, for improvements to clause 4 in order to provide the assurances being sought.

• 1615

I would like to repeat what I said about second reading about the Coast Guard services. In 1985 and 1986, the cost for aids to navigation were in the region of \$368 million; \$74 million for ship movements systems and services; ice-breaking, arctic and ship support services were \$177 million; marine search and rescues, \$62 million; and finally, regulatory activities, including marine emergencies, cost \$37 million.

Concern was also voiced about the vagueness of clause 4 in regard to the amount of revenue to be collected and the percentage of Coast Guard costs to be charged and if there would be a phasing-in period.

With regard to actual charges, my thoughts would be to provide for a revenue-to-expenditure target of something in the neighbourhood of less than 15%. The Coast Guard's current revenue represents less than 3% of the 1985-86 expenditures.

The introduction of charges for Coast Guard services at this time is part of the government's plan for deficit reduction, as well as response to the concerns expressed by the Auditor General in his 1983 and 1985 reports, which deal with the management and efficiencies in government administration.

Mr. Chairman, with respect to mobile offshore drilling units, at the second reading of this bill concern was expressed by a number of members of the House that the amendments do not address marine safety as it relates to MODU's, or mobile offshore drilling units, such as the ill-fated *Ocean Ranger*.

I also pointed out that the bill did not deal with the recommendations for improvements to the existing regulatory regime made by the royal commission chaired by Chief Justice, the Hon. T. Hickman in its second report on the tragic sinking.

I want to emphasize that the amendments in Bill C-75, in respect of Canadian flag units, will very importantly enable the implementation of the code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units and any future amendments to it.

This is a code established by the International Maritime Consultative Organization and is in use internationally. It lays down standards for the construction and equipment of these units and deals with such matters as stability and freeboard installation of machinery, fire safety and protection, life-saving appliances and equipment, helicopter facilities and marine operating procedures.

[Translation]

amendements. En attendant, je suis prêt à recevoir toutes les suggestions que le comité ou les témoins qu'il entendra pourrait avoir dans le but d'améliorer l'article 4 en y incluant les assurances voulues.

Je voudrais répéter ce que j'ai dit lors de la deuxième lecture du projet de loi à propos des services de la garde côtière. En 1985 et 1986, le coût des services d'aide à la navigation s'élève à quelque 368 millions de dollars; 74 millions de dollars pour les services et systèmes de trafic maritime; 177 millions de dollars pour les services de brise-glace et l'aide aux navires dans l'Arctique; 62 millions de dollars pour les opérations de recherche et de sauvetage; et enfin, 37 millions de dollars pour les activités de réglementation; y compris les situations d'urgence en mer.

On s'est aussi inquiété de l'imprécision de l'article 4 en ce qui concerne le montant des recettes à percevoir, du pourcentage de recouvrement des coûts de la garde côtière, et l'on s'est inquiété de savoir si le programme serait appliqué progressivement.

En ce qui concerne les tarifs imposés, je voudrais arriver à recouvrer un peu moins de 15 p. 100 des coûts. Actuellement, les recettes de la garde côtière représentent moins de 3 p. 100 des dépenses pour 1985-1986.

L'introduction de droits relatifs aux services de la garde côtière fait partie du programme de réduction du déficit du gouvernement et répond également aux observations faites par le vérificateur général dans ses rapports de 1983 et 1985 concernant la gestion et l'efficacité de l'administration publique.

Monsieur le président, à la deuxième lecture du projet de loi à la Chambre, un certain nombre de députés se sont inquiétés de ce que les amendements ne traitent pas de la question de la sécurité des installations mobiles de forage pétrolier, comme le tristement célèbre *Ocean Ranger*.

J'ai également fait remarquer que le projet de loi ne tenait pas compte des recommandations visant à améliorer la réglementation actuelle, contenues dans le deuxième rapport de la commission royale d'enquête sur ce naufrage tragique, présidée par le juge en chef, l'honorable T. Hickman.

Je tiens à souligner que les amendements au projet de loi C-75 concernant les installations battant pavillon canadien seront très utiles dans l'application et la modification futures du code de construction et d'équipement des installations mobiles de forage pétrolier en haute mer.

Le code a été adopté par l'Organisation maritime internationale et est appliqué à l'échelle internationale. Il établit les règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large et traite de questions comme la stabilité, l'installation de machines en franc-bord, de la protection anti-incendie et de la sécurité en cas d'incendie, du matériel de sauvetage, des installations pour les hélicoptères et des procédures d'exploitation en mer.

[Texte]

I might say that we have already adopted this code as the standard. Bill C-75 provides the necessary authority to implement the code by regulation.

Secondly, it sets out to broaden the requirements for marine certification and training in emergency and survival. The procedures for personnel employed in these units are also outlined.

Thirdly, it enables the requirement for specialized marine training and certification for key personnel such as offshore installation, offshore installation managers and ballast operators.

Fourthly, it provides establishment of medical fitness standards for personnel employed in these units.

With respect to safety zones, it reinforces the authority for the creation of safety zones around units to enable the prohibition of navigation operation, anchoring or mooring in these zones, in the interests of safe navigation and collision avoidance.

I think we all agree that these five key areas are vital to the marine safety in the offshore industry.

You will note that Bill C-75 exempts units on location and drilling on the Canada lands, such as the continental shelf, from the provisions that I have just mentioned. These concerns, as I said, were expressed at second reading about the effect the exclusion would have, if passed. The Canada Shipping Act would in effect apply to Canadian drilling units worldwide but would not apply to them while drilling on Canada lands.

Views had also been expressed by the industry and the Maritime Bar that this could lead to possible confusion and duplication. I have noted and appreciate these concerns and am now accordingly prepared to delete the exclusion and instead will be in a position to insert a provision providing that any regulations concerning design, construction, equipment and operation of these units and the certification and training of personnel on board would be made on the recommendation of the Minister of Transport and also the Minister responsible under the Oil and Gas Act.

I think that should satisfy most of the concerns with respect to this provision that were voiced in the House during second reading.

• 1620

With respect to other special craft, I also point out that the amendments change the existing definition of ship by broadening it to ensure that not only MODUs are dealt with under the act, but also a large variety of other specialized craft not associated with offshore exploration and exploitation. These include non-self-propelled barges carrying oil and chemicals and sophisticated self-unloading barges and accommodation craft.

[Traduction]

J'ajouterais que pour nous ce code sert déjà de norme. Le projet de loi C-75 nous donne l'autorité nécessaire pour le faire appliquer.

Deuxièmement, le projet de loi rehausse les exigences en matière de certification et de formation aux procédures en cas d'urgence et de sauvetage pour le personnel employé sur ces unités.

Troisièmement, il permet d'exiger une formation et un certificat spécial pour le personnel clé comme les administrateurs des installations en haute mer et les préposés au ballastage.

Quatrièmement, il définit les aptitudes physiques exigées du personnel employé sur ces unités.

Il donne en outre au gouvernement l'autorité nécessaire pour lui permettre de créer des zones de sécurité autour de ces unités, afin d'interdire la navigation, le mouillage ou l'amarrage dans ces zones, afin d'assurer la sécurité de la navigation et éviter les collisions.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que ces cinq secteurs sont essentiels pour assurer la sécurité des installations de forage en haute mer.

Vous noterez que les unités situées et exploitées sur les terres du Canada, par exemple sur le plateau continental, sont exemptes des dispositions que je viens de vous citer. Comme je l'ai dit, lors du débat de la deuxième lecture, certains se sont inquiétés des conséquences d'une telle exclusion. La Loi sur la marine marchande du Canada s'appliquerait en fait aux unités de forage canadiennes dans le monde entier, sauf lorsqu'elles sont exploitées sur les terres du Canada.

Les représentants du secteur maritime ainsi que le Barreau maritime nous ont fait savoir qu'ils craignaient que cela ne crée une certaine confusion. J'ai pris note des points de vue exprimés et je suis en conséquence disposé maintenant à éliminer cette exclusion et à la remplacer par une disposition selon laquelle tous les règlements concernant la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation de ces unités, ainsi que la certification et la formation du personnel de bord devront être adoptés sur la recommandation du ministre des Transports ainsi que du ministre responsable en vertu de la Loi sur la production du pétrole et du gaz.

Cela devrait, je crois, apaiser la plupart des inquiétudes concernant cette disposition, qui avait été exprimées durant le débat de deuxième lecture à la Chambre.

En ce qui concerne les autres embarcations spéciales, je vous signale également que les amendements proposés modifient la définition de «navire», de façon à ce que le terme ne s'applique pas seulement aux unités mobiles de forage au large, mais également à un grand nombre d'autres engins spécialisés qui ne sont pas utilisés dans la prospection et l'exploitation en haute mer. Parmi ceux-ci, on trouve les chalands non autopropulsés qui transportent du pétrole et des produits chimiques, ainsi que les chalands à autodéchargement et les navires transportant des passagers.

[Text]

With respect to other changes, upon examination of the bills in second reading, we have discovered that there are errors in the text that will need to be clarified. For example, we have discovered that the French-language text must be improved and we have come to the conclusion that it can best be done by replacing the existing text with a new one. The change would in no way affect the substance or principle of the bill, but would deal essentially with the technical aspects of it.

With respect to the definition of owner, in Part XXI, which deals with liability and compensation for oil pollution damage, a change should be made to the definition of the owner of a ship other than a convention ship to put beyond doubt that this includes the registered owner. The bill as drafted leaves some room for doubt.

With respect to the section dealing with levy on proclamation as drafted, Part XXI provides for the automatic imposition of the ship source oil pollution fund levy on proclamation of the act. This was not the intention. Accordingly, the bill will be amended to ensure that the levy would only be imposed by order as provided for discontinuance or reimbursements.

Part II deals with certification and training of seafarers providing for a fee for replacing lost certificates obtained as a result of examinations. However, it does not provide for a fee for replacement copy of a record of a partial pass for an examination. The bill will be amended to provide for this.

I will be in a position to table the text of these amendments when the committee starts its clause-by-clause examination of the bill.

In conclusion, Mr. Chairman, as I said earlier, this is a very complex and detailed bill. Bill C-75 contains a package of important amendments to the Canada Shipping Act which are urgently required at this time to enhance safety of life and property at sea, and to enable Canada to deal more effectively with matters associated with the prevention of marine pollution from the ships. It also provides a greatly improved scheme of liability and compensation for oil pollution damage which is caused by ships.

Additionally, the amendments will enable Canada to ratify the number of international conventions which I have outlined. The bill is also drafted to allow for the introduction of charges for Coast Guard services. I would like to again re-emphasize that the introduction of any charges would only be made after full consultation with the industry and others concerned and within a mechanism of appropriate safeguards.

I think you may be interested to know that Canada has once again been re-elected to the Council of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Canada has been a member of the council since the organization was first

[Translation]

Pour ce qui est des autres modifications, nous nous sommes aperçus en étudiant le projet de loi en deuxième lecture que le texte contenait certaines erreurs. Par exemple, nous nous sommes aperçus que la version française laissait à désirer, et nous avons décidé qu'il était préférable d'en reprendre la rédaction. Les modifications ne touchent en rien au fond ou au principe du projet de loi, mais portent principalement sur des détails d'ordre technique.

À la partie XXI, qui traite de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de pollution pétrolière, la définition de «propriétaire», à l'égard des navires non soumis à la convention, doit être modifiée pour qu'il soit absolument clair que cela comprend la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé. La version actuelle laisse planer un doute.

Tel qu'il se lit actuellement, l'article de la partie XXI traitant des cotisations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires prévoit que la cotisation serait payable dès proclamation de la loi. Ce n'était pas notre intention. En conséquence, le projet de loi sera modifié de façon à ce que les cotisations ne soient imposées que par arrêté ministériel, comme c'est le cas pour les suspensions et les nouvelles impositions.

La partie XX de la loi traite de la formation et de la délivrance des brevets et certificats aux gens de mer et prévoit le paiement de droits pour la délivrance d'un duplicata d'un brevet ou d'un certificat perdu. Toutefois, aucuns droits ne sont prévus pour les duplicata de brevets ou de certificats partiels en vue d'un examen. Le projet de loi sera modifié en conséquence.

Ces amendements seront prêts lorsque le Comité commencera l'étude article par article du projet de loi.

Pour terminer, monsieur le président, je répète encore une fois que ce projet de loi est très complexe et très détaillé. Il propose un grand nombre d'amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada qu'il est devenu urgent d'adopter afin d'améliorer la sécurité des vies et des biens en mer, et pour permettre au Canada une action plus efficace en matière de prévention de la pollution maritime due aux navires. Il améliore également de beaucoup le système de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

En outre, les amendements proposés dans ce projet de loi permettront au Canada de ratifier un certain nombre de conventions internationales que j'ai mentionnées. Le projet de loi vise également à permettre l'imposition de droits pour les services de la garde côtière. Encore une fois, je tiens à rappeler que ces droits ne seraient imposés qu'après consultation étendue avec les représentants du secteur maritime et les autres parties concernées, toutes les mesures de protection voulues étant prises.

Il vous intéressera peut-être de savoir que le Canada a encore une fois été réélu au conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Le Canada est membre du conseil depuis la création de l'organisa-

[Texte]

formed. I think we are all pleased with the news that Mr. Bill O'Neil, President of the St. Lawrence Seaway Authority, was elected last month as chairman of the council for the fourth successive occasion for a further two years.

Mr. Chairman, I would like to assure you of my co-operation and that of all my officials within the Department of Transport in assisting the work of this committee, and making any improvements and adjustments that may arise from the result of your deliberations. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

Mr. Baker: I thank the Minister for his statement.

Regarding the amendments to the bill, I suppose what the Minister said is necessary. He said that there was going to be a fee imposed for lost certificates for the re-issuing of those certificates. I wonder what the projection of the Department of Transport is as to how much money that will give the department in replacing lost certificates.

• 1625

Mr. Mazankowski: I am advised that there has not been an evaluation made at this time, Mr. Chairman.

Mr. Baker: I do not imagine, Mr. Chairman, because I imagine the cost of actually doing the amendment to the bill and the administration of the charge would probably amount to more than the actual charge for the replacement of the certificate.

However, getting on to more substantive matters, as far as the drilling is concerned, as the Minister mentioned, on the Hibernia field offshore, for these rigs that are presently offshore the great majority of the drilling is now happening just outside the 200-mile limit. What effect will this bill have on those drilling rigs right now as far as ship safety is concerned?

Mr. G. R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport): Mr. Chairman, with the exclusion clause that is presently in the bill it would mean that certification and training in design and construction provisions for Canadian-registered rigs in the Canada Shipping Act would not apply while these Canadian-registered rigs are on site and are in the drilling mode.

Mr. Baker: Mr. Stewart mentioned Canadian-registered rigs. Are we to assume then that all the rigs are not of Canadian registry?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, yes, it is correct that not all the rigs are of Canadian registry; it is also correct that this particular act only deals with Canadian-registered rigs. We do have an arrangement now with the Department of Energy, Mines and Resources whereby foreign rigs are complying with Canadian standards by way of an understanding in the permit

[Traduction]

tion. Je pense que nous avons tous appris avec plaisir l'élection, pour la quatrième fois de suite, de M. Bill O'Neil, président de l'Autorité de la voie maritime du Saint-Laurent, au poste de président du conseil, poste qu'il occupera pendant encore deux ans.

Monsieur le président, soyez assuré de pouvoir compter, dans la conduite des travaux du Comité, sur mon entière collaboration ainsi que sur celle de mes collaborateurs au ministère des Transports, en vue d'apporter toutes les améliorations et modifications qui pourront apparaître nécessaires à la suite de vos délibérations. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

M. Baker: Je remercie le ministre de sa déclaration liminaire.

En ce qui concerne les modifications à ce projet de loi, je suppose que ce qu'a dit le ministre est nécessaire. Il a parlé d'imposer un droit pour la délivrance de duplicata des certificats perdus. Je voudrais savoir quel est le montant des recettes que prévoit le ministère des Transports grâce à l'imposition de ces droits de remplacement pour les certificats perdus.

M. Mazankowski: On m'informe que l'on n'a pas encore fait le calcul, monsieur le président.

M. Baker: Cela ne m'étonne pas, monsieur le président, car j'imagine que l'amendement et son administration coûteront davantage que ce que l'on peut espérer retirer de ces nouveaux droits.

Mais venons-en à des questions plus importantes, comme le forage; comme l'a dit le ministre, à propos du forage dans le champ Hibernia, la grande majorité des plates-formes en exploitation actuellement se trouvent juste en dehors de la limite des 200 milles. Que signifie donc ce projet de loi pour ces plates-formes-là, du point de vue de la sécurité?

M. G. R. Stewart (commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, ministère des Transports): Monsieur le président, d'après la disposition d'exclusion que prévoit actuellement le projet de loi, les dispositions concernant la délivrance des brevets et certificats et la formation en matière de conception et de construction qui s'appliquent aux plates-formes immatriculées au Canada ne s'appliqueraient pas lorsque ces plates-formes sont sur les lieux de forage et en exploitation.

M. Baker: M. Stewart a parlé de plates-formes immatriculées au Canada. Doit-on en déduire que toutes les plates-formes ne sont pas immatriculées au Canada?

M. G. Stewart: Oui, monsieur le président, c'est exact; les plates-formes ne sont pas toutes immatriculées au Canada. Il est exact également que cette loi ne s'applique qu'aux plates-formes immatriculées au Canada. Nous avons actuellement un accord avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, grâce auquel les plates-formes étrangères doivent

[Text]

that is issued to the foreign rig at the time it is permitted to begin its exploration work.

So the bottom line, Mr. Chairman, in answer to the question, is that we are concerned only with Canadian-registered rigs, and the exclusion clause as written in the bill would mean that training and certification in design and construction would not apply when the rigs are on Canada lands and drilling. They would apply when they are in transit over Canada lands, but not while on site and drilling.

Mr. Baker: When you said you were not concerned about those rigs, what you meant was of course the bill is not concerned. You are concerned about the rigs that are not registered in Canada, which includes the majority of the rigs, but this particular bill would not apply to those rigs.

Now that I have cleared up that point, I am wondering as well about the operation of stand-by vessels for search and rescue and safety purposes that accompany these ships on site, again outside the 200-mile limit. As Mr. Stewart would understand, the report of the *Ocean Ranger* disaster zeroed in on the fact that these vessels, which were stand-by vessels, had a purpose for search and rescue; but the configuration of the vessel certainly was not conducive to any type of rescue to take place because of the construction of that vessel. I am wondering whether the witness could tell us what effect it will have on those stand-by search-and-rescue vessels—that is, the bill.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, the bill does not address itself to stand-by vessels as an entity. It is associated with stand-by vessels in terms of design and construction and other ship-related matters, but it does not address the role of the vessel as a search-and-rescue vessel. The Minister will be dealing with this matter when the *Ocean Ranger* recommendations are considered by the government. I think the answer to the question is that this particular subject is more one that will be addressed and answered in the *Ocean Ranger* recommendations than it is one that will be addressed with this particular bill.

Mr. Baker: All in all, Mr. Chairman, one would we have to conclude, when we are knowledgeable about the situation regarding the *Ocean Ranger* disaster and drilling off Canada's east coast, that these particular changes being made in the bill are really not . . . Well, yes, Mr. Chairman, they are important, but certainly for the present activity taking place on site and the safety standards that are applied thereto, the bill certainly falls far short of addressing the problem.

• 1630

Let us get to the actual certification and training of the seafarers, as the Minister said, including the ballast operators and so on, again outside the 200-mile limit. I would like to ask the Minister how these changes in this particular act will influence the Newfoundland government employment

[Translation]

respecter les normes canadiennes, en vertu d'une condition figurant dans leurs permis de prospection.

Le fait est donc, monsieur le président, pour répondre à la question, que la loi ne s'applique qu'aux plates-formes immatriculées au Canada, et qu'avec la disposition d'exclusion actuellement contenue dans le projet de loi, les exigences en matière de formation et de certificat pour la conception et la construction ne s'appliquent pas aux plates-formes forant en terre canadienne. Elles sont applicables lorsque les plates-formes sont en transit sur les terres du Canada, mais pas lorsqu'elles sont en exploitation.

M. Baker: Lorsque vous dites que vous ne vous intéressez pas à ces plates-formes, vous voulez dire que le projet de loi ne s'y applique pas, bien sûr. Vous vous préoccupez aussi des plates-formes non immatriculées au Canada, soit à la majorité des plates-formes, mais ce projet de loi ne s'applique pas à elles.

Maintenant que cela est clair, j'ai également des questions concernant les opérations des navires en disponibilité, destinées aux recherches, au sauvetage et à la sécurité qui accompagnent ces navires jusqu'au site d'exploitation, encore une fois en dehors de la zone des 200 milles. M. Stewart comprendra de quoi je veux parler, puisque le rapport sur la catastrophe de l'*Ocean Ranger* a souligné avec insistance que ces navires, qui devaient servir aux opérations de recherches et de sauvetage, ne se prêtaient pas, de par leur configuration et leur construction, à ce genre d'opérations. Le témoin peut-il nous dire quel effet aura ce projet de loi sur les navires en disponibilité pour les opérations de recherches et de sauvetage.

M. G. Stewart: Monsieur le président, le projet de loi ne traite pas spécifiquement de ces navires-là. Ils sont concernés du point de vue de la conception et de la construction, ainsi que d'autres aspects relatifs aux navires en général, mais le projet de loi ne traite pas du rôle des navires destinés aux recherches et au sauvetage. Le ministre se penchera sur cet aspect-là lorsque le gouvernement étudiera les recommandations du rapport sur l'*Ocean Ranger*. Je pense pouvoir dire en réponse à votre question que le sujet sera examiné dans le cadre des recommandations du rapport de l'*Ocean Ranger*, plutôt que dans ce projet de loi.

M. Baker: Tout bien considéré, monsieur le président, force nous est de conclure, pour ceux d'entre nous qui sont au courant de l'affaire de l'*Ocean Ranger* ainsi que de la situation du forage sur la côte est du Canada, que les modifications prévues dans ce projet de loi ne sont pas vraiment . . . Oui, monsieur le président, elles sont importantes, bien sûr, mais certainement pas du point de vue des activités qui ont lieu actuellement en haute mer, ni des normes de sécurité qui s'y appliquent; dans ce domaine-là, le projet de loi est bien loin de résoudre le problème.

Parlons maintenant de la formation et de la délivrance des brevets aux gens de mer, dont parlait le ministre, y compris les préposés au ballastage et autres, travaillant, encore une fois, en dehors de la zone des 200 milles. Le ministre peut-il nous dire comment les modifications prévues ici influenceront la

[Texte]

standards and restrictions placed on oil companies to have certain numbers of Newfoundlanders in place on those rigs when they start drilling off the coast.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not think there is anything in this bill that would cover a legislative matter that falls within the purview of the Government of Newfoundland.

Mr. Baker: Let us get to another subject. There is so much information here. Let us get right down now to the sum and substance of the Coast Guard, as it is operating in eastern Canada. Since we are talking about safety at sea and the Canadian Coast Guard, I would like the witness to tell me why we recently had cut-backs in the Coast Guard. For example, in the Province of Nova Scotia, next door to Newfoundland, the small lifeboats that were operated by the Coast Guard personnel around the coast were discontinued, and all the fishermen are being told they must now telephone directly to the radio station in Yarmouth in order to pass along a distress call to search and rescue in Halifax. Would Mr. Stewart be aware of those particular problems which have surfaced recently?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I am not so sure it is correct that the services of the lifeboats have been discontinued. The means of activating a lifeboat may be different now from what it formerly was, but I think the opening part of your question dealt with the lifeboats themselves, and I have . . .

Mr. Baker: You are absolutely correct. That is what I meant to say. The activation has been terminated. I am wondering why.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I cannot give you a precise answer to that question. We can certainly undertake to get it. I would doubt very much if there is any difference in the service provided by those vessels with the new call-out procedure. The call-out procedure is not the problem. It is what happens after the vessel leaves the station and before it arrives at the site that is the delay and the problem—weather conditions and other circumstances these vessels encounter. I really think the means of communication is the shortest part of the time frame involved in getting a rescue successfully accomplished.

Mr. Baker: Finally, why have there been changes regarding the reporting of personnel in Coast Guard directly to Ottawa? In other words, the finance departments in the Coast Guard now report directly to Ottawa; the personnel department reports directly to Ottawa, not to the area manager. I notice Mr. Stewart is smiling. I was wondering if there is an explanation for that recent change.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, the staff in these various regional offices Mr. Baker has referred to still exist and still are in those regional offices and still continue to do the jobs they have always done. The management of the department considers that maybe there is some economy to be had in a slightly different reporting relationship, and the member has made reference to that. It is not at all the intention to change the responsibility of these people. We do not expect the service they provide to be any different in the future than it has been

[Traduction]

politique du gouvernement de Terre-Neuve en matière d'emploi, les normes et restrictions qu'il a imposées aux sociétés pétrolières les obligeant à embaucher un certain nombre de Terre-Neuviens sur les plates-formes de forage.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne crois pas que ce projet de loi traite de questions relevant de la compétence du gouvernement de Terre-Neuve.

M. Baker: Passons à autre chose, il y a tant de sujets ici. Venons-en maintenant à la question de la garde côtière et de ses opérations dans l'Est du pays. Puisque nous parlons de sécurité en mer et de la garde côtière canadienne, je voudrais demander aux témoins de m'expliquer pourquoi il y a eu récemment des coupures au sein de la garde côtière. Par exemple, en Nouvelle-Écosse, à la porte de Terre-Neuve, on a mis fin au service des petites embarcations de sauvetage assuré par les garde-côtes, et on a dit aux pêcheurs qu'ils devraient maintenant s'adresser directement à la station radio de Yarmouth afin de transmettre les demandes de secours aux opérations de recherche et de sauvetage d'Halifax. M. Stewart est-il au courant de ces problèmes récents?

M. G. Stewart: Monsieur le président, je ne sais pas s'il est exact de dire que le service des embarcations de sauvetage n'existe plus. Les modalités d'appel sont peut-être différentes, mais je crois que vous avez parlé du service même, au début de votre question, et j'ai . . .

M. Baker: Vous avez parfaitement raison. C'est ce que j'ai voulu dire. On a éliminé le système d'appel. Je voudrais savoir pourquoi.

M. G. Stewart: Monsieur le président, je ne peux pas répondre avec précision. Je peux certainement me renseigner. Je doute que la nouvelle procédure d'appel change fondamentalement la nature du service fourni. Cette procédure, en soi, n'est pas un problème. Ce qui cause les retards et les difficultés, ce sont les intempéries et d'autres obstacles auxquels doit faire face le bateau entre la station et son arrivée sur les lieux. Je crois que le temps de transmission du message de détresse est très court par rapport au temps total nécessaire pour réussir une opération de sauvetage.

M. Baker: Enfin, pourquoi a-t-on modifié la procédure de rapport de la Direction du personnel de la garde côtière; autrement dit, la Direction des finances de la garde côtière fait maintenant rapport directement à Ottawa; la Direction du personnel fait maintenant directement rapport à Ottawa, et non pas au directeur régional. Je vois que M. Stewart sourit. Je voudrais savoir s'il y a une explication à cela.

Le président: Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, les employés des divers bureaux régionaux qu'a mentionnés M. Baker sont toujours là, à leur poste, et continuent de faire le travail qu'ils ont toujours fait. La direction estime qu'une légère modification de la procédure de rapport peut permettre certaines économies, et c'est de cela qu'a voulu parler le député. Nous n'avons aucunement l'intention de changer quoi que ce soit aux responsabilités de ces employés. La nouvelle procédure ne devrait rien changer au service qu'ils assurent. Ils resteront là

[Text]

in the past. They are staying where they are; they are doing the job they have always done. They are just reporting in our organization in a slightly different way.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Thank you, Mr. Baker. Your 10 minutes is up. I will now go to Mr. Angus; 10 minutes please for questioning.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, Mr. Stewart, welcome. We waited quite a while to have you before us, and I think it has been a very good start, in terms of your comments about the changes toward the inclusion of the rigs into the act. I think it is a very positive move and I await with interest the actual wording of those amendments.

• 1635

Let me deal now with clause 4 of the bill and start by responding to your very valid comments in terms of the percentage of Coast Guard services for which you now receive money—3%. We do not dispute that this is a very small percentage of the cost of the services you provide but I would ask you to look at it in the global sense of the government-imposed or government-controlled fees that the maritime industry is in receipt of or is charged for. If we look at the Great Lakes, we are obviously talking about anything from port fees to pilotage fees to lockage fees and tolls, etc. From a global sense the industry is worried that it is one more fee that is going to either price them out of existence as a carrier or make the products they carry less competitive on the world stage.

In the general preparation of the bill and concerning the concept of cost recovery for the Coast Guard, I am wondering if the department or the Coast Guard themselves conducted any kind of cost-benefit analysis that would show in a very clear way the economic impacts... whether it is 1% more, from 3% to 4%, or whether it is up to the 15%. Have you done that?

Mr. Mazankowski: First of all, Mr. Angus, we have an obligation to treat all modes of transportation relatively equally. As it now stands the level of cost recovery in some modes of transportation is considerably higher than it is in others. If you look at marine transportation in the global sense, taking into consideration the total marine transportation sector, including the seaway and the ports, the total cost recovery of that whole sector is something in the order of 30%. Other modes are considerably higher than that.

When you strictly look at the services being provided for under the Coast Guard, it is in the area of 3% to 5%. I have not talked to anyone who has told me that the industry should not be prepared to pay a fair share towards the maintenance, modernization and continuation of those services. What is at issue, as has been explained, was the open-endedness of this particular clause 4—which we have acknowledged—and the process and assurance that there would be some reasonable protective or appeal mechanisms so that in future a cost would be imposed upon the industry that would be prejudicial to the public interest.

[Translation]

où ils sont; ils continueront de faire le même travail. Ils feront simplement rapport d'une façon un peu différente.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Merci, monsieur Baker. Vos 10 minutes sont écoulées. Je donne maintenant la parole à M. Angus; vous avez 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, monsieur Stewart, je vous souhaite la bienvenue. Nous avons attendu un certain temps le plaisir de vous entendre, et les choses s'annoncent bien, puisque vous avez annoncé votre intention de modifier le projet de loi de façon à y inclure les plates-formes de forage. C'est un geste que je considère très positif, et j'attendrai avec intérêt de prendre connaissance des amendements.

Permettez-moi de passer maintenant à l'article 4 du projet de loi, en réponse aux observations tout à fait valables que vous avez faites concernant le pourcentage actuel de recouvrement des frais de service de la garde côtière, soit 3 p. 100. Il est vrai que c'est un très faible pourcentage, mais je vous demanderais de le considérer dans le cadre global des droits imposés ou contrôlés par le gouvernement dans le secteur maritime. Dans les Grands lacs, par exemple, il y a manifestement toutes sortes de droits allant des droits de mouillage, aux droits de pilotage, d'écluse, de péage, etc. Les intéressés craignent de se voir imposer un droit supplémentaire qui les mette hors concurrence en tant que transporteurs ou qui rende leurs produits moins intéressants sur les marchés internationaux.

Je voudrais savoir si, dans le cas des travaux de préparation du projet de loi, à propos du principe de recouvrement des coûts, le ministère, ou la garde côtière même, a effectué une étude de rentabilité, pour voir quelles seraient les conséquences économiques... qu'il s'agisse d'une augmentation de 1 p. 100, faisant passer le pourcentage de 3 à 4, ou d'aller jusqu'à 15 p. 100. Cela a-t-il été fait?

M. Mazankowski: Tout d'abord, monsieur Angus, nous devons traiter tous les modes de transport sur un pied d'égalité. Actuellement, le pourcentage de recouvrement des coûts est beaucoup plus élevé pour certains modes de transport que pour d'autres. Si l'on prend les transports maritimes en général, compte tenu du secteur des transports maritimes dans sa totalité, y compris la voie maritime et les ports, le recouvrement des coûts est de l'ordre de 30 p. 100. Dans d'autres modes, il est beaucoup plus élevé.

Pour ce qui est strictement des services de la garde côtière, le recouvrement se situe entre 3 et 5 p. 100. Tous les gens à qui j'ai parlé ont reconnu que le secteur privé doit être disposé à payer sa juste part pour l'entretien, la modernisation et le maintien des services. Ce qui inquiète, comme nous l'avons expliqué, c'est l'imprécision de l'article 4—imprécision que nous avons reconnue—les modalités de perception et l'assurance d'un mécanisme de protection ou d'appel, afin qu'à l'avenir, les coûts imposés au secteur privé ne portent pas préjudice à l'intérêt public.

[Texte]

It is pretty clear right in the National Transportation Act that as a Minister in charge of national transportation he has an obligation to treat modes equally. This has been alluded to in the 1983 and 1985 reports by the Auditor General. When we are talking about a modest increase in terms of providing for a reasonable level of cost recovery, something less than 15%, I do not think that is being unreasonable.

I think what has happened here is that people have translated this particular clause 4 into an issue where it was assumed that we were going to attempt to recover the whole \$824 million. That has never been the case and it was never stated.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Minister, I am not sure how I can explain it differently than I already have. It is almost like nickeling and diming, if I can put it that way, that we have an increase for this year on the Welland Canal . . .

Mr. Mazankowski: That is to offset the increase in labour costs. Where is that going to come from? I mean, that is all that increase does, is offset the corresponding increase in the labour settlement.

Mr. Angus: The reality is that . . .

Mr. Mazankowski: The reality is that there are expenditures that have to be met.

• 1640

Mr. Angus: It does come down to a philosophical question as to the public good in terms of what the taxpayer's share should be of a transportation service. We can get into that and we can spend hours on that kind of debate, but let me come back to my point.

Regardless of why the increase was there—you have an increase on the Welland Canal—mid-February, we will find out what the increase for pilotage fees will be; at some point, we will have an increased Coast Guard service charge and the sum of all of those does have an impact on our ability to move products through the seaway or from our country elsewhere.

Every time we add a cost, even though the industry and a lot of people do feel that—we do have to share the cost of those things—but there reaches a point where it can be as fair as all get-out, but it is going to hurt them.

I come back to my earlier question: Did you do a cost benefit analysis to show what the market would bear? How much can you go up in the global sense before it is going to hurt the industry?

Mr. Mazankowski: Well, two things. We are certainly not disregarding the points you have taken into consideration. I have said that in the process of setting up the consultative mechanism and going through that . . . and we expect to illicit that kind of reaction. And I repeat, no one whom I have talked to has argued against the principle of cost recovery. What has been the issue . . .

[Traduction]

Il est parfaitement clair, d'après la Loi nationale sur les transports, que le ministre responsable doit traiter tous les modes de transport de façon égale. Le vérificateur général a fait allusion à cette obligation dans ses rapports de 1983 et 1985. Lorsque nous parlons d'une augmentation modeste afin d'atteindre un niveau raisonnable de recouvrement des coûts, à moins de 15 p. 100, je ne pense pas que ce soit déraisonnable.

Je pense que les gens ont interprété cet article 4 comme une tentative de la part du gouvernement de récupérer l'ensemble des 824 millions de dollars. Cela n'a jamais été le cas, et ce n'est pas ce que nous avons dit.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le ministre, je ne sais comment je peux expliquer la chose différemment. C'est faire périr les gens à petit feu, si je puis dire; nous avons cette année une augmentation sur le canal Welland.

M. Mazankowski: C'est pour compenser l'augmentation des coûts de main-d'oeuvre. Où devons-nous aller chercher cet argent; cela ne fait que compenser l'augmentation négociée sur les salaires.

M. Angus: La réalité . . .

M. Mazankowski: La réalité, c'est qu'il y a des dépenses à couvrir.

M. Angus: On en revient à la question de fond de l'intérêt public, celle de savoir quelle doit être la part du contribuable dans les frais occasionnés par le service de transport. Nous pourrions y revenir et en débattre pendant des heures, et je voudrais revenir à mon argument d'origine.

Peu importe l'origine de l'augmentation—it y a une augmentation du péage dans le canal Welland; au mois de février, nous saurons quelle sera l'augmentation des droits de pilotage et, à un moment ou à un autre, interviendra la hausse des frais des services de la Garde côtière, et le total de toutes ces augmentations influera sur notre capacité de transporter nos produits par la voie maritime ou à destination de l'étranger.

Chaque fois qu'un coût augmente, même si les transporteurs et beaucoup d'autres reconnaissent qu'ils doivent en assumer une part—on finit par en arriver à un point où notre compétitivité sera menacée, même si la répartition des frais se fait en toute justice.

Je reviens donc à ma question d'origine: avez-vous réalisé une analyse de coût-bénéfice qui indiquerait ce que le marché peut supporter? Jusqu'où peut-on aller sans que l'industrie des transports commence à s'en ressentir?

M. Mazankowski: Je répondrai deux choses. Nous n'ignorons nullement les risques que vous venez de signaler. J'ai dit que nous allions mettre sur pied un mécanisme de concertation, et par là . . . nous pourrions justement prendre connaissance des réactions. Je le répète, aucun de nos interlocuteurs ne s'est prononcé contre le principe du recouvrement des frais. La pierre d'achoppement est . . .

[Text]

There is only one Member of Parliament who spoke and said that all of these services should be provided free, and I think he was a little bit unrealistic. But everyone whom we have spoken to has said they are prepared to pay their fair share, but they want to make sure they have a mechanism where they can sit down and negotiate, where they can sit down and ensure that there is going to be some reasonable appeal mechanism. That is all they are trying to do.

I want to remind the hon. member, Mr. Chairman, that these people are taxpayers too. There is a \$200-billion debt which has been inflicted upon this country and it increases at the rate of \$100 million per day. And so, one way or the other, the bill has to be paid for.

If you are suggesting, Mr. Angus, that there should not be a corresponding increase for the service provided to offset the increase in labour costs or the increase in fuel costs . . . I do not think that is a philosophical hang-up; I think it is a pretty practical realization that you cannot continue to spend more than you take in. And we are trying to find ways and means of injecting efficiencies and sometimes, when you provide a service free, it is abused.

I think with some discipline of a realistic level of cost recovery, we may very well improve efficiencies in the long term and we will certainly have the wherewithal to support the very important and valuable transportation systems and infrastructures which I think we want to maintain.

Mr. Angus: But the reality is, Mr. Minister, if those bottoms are not moving, then they are not earning any money and they are not paying any taxes. So it works both ways.

Let me ask you specifically, in terms of the proposal that you offered us earlier in a general sense, as to the kind of changes you foresee bringing forward in an amendment at some point . . . You indicated that there could be a public investigation of some sort with a recommendation to the Minister.

Is it your intention to have a further appeal procedure of any decision that the Minister may then make—an appeal to Cabinet or something like that?

Mr. Mazankowski: I think it is clearly a possibility, as I indicated. There could be an appeal provision either to a person or to the Regulatory Agency. Under the provisions of the Regulatory Agency as it now stands, any decision handed down by a Regulatory Agency is appealable to the Governor in Council. Those are the kinds of protective features which I think we are trying to put in.

But I think if we can put in place the kind of fences that I think we are all trying to . . . I am not here to cripple the industry. I am not here to undermine the financial integrity of the marine sector.

We are basically here to try to improve it and extract the most efficient system possible, and the fact of the matter is that when you have this kind of lopsided level of cost recovery

[Translation]

Un seul député a pris la parole pour dire que tous ces services devaient être donnés gratuitement, et je pense qu'il manque un peu de réalisme. Tous les autres à qui j'ai parlé se sont dits disposés à payer leur juste part, mais ils veulent s'assurer qu'un mécanisme sera mis en place qui permettra de négocier, qu'un mécanisme d'appel sera prévu. C'est tout ce qu'ils demandent.

Je tiens à rappeler à l'honorable député, monsieur le président, que ces gens sont également des contribuables. L'endettement national est de 200 milliards de dollars, et il s'accroît au rythme de 100 millions de dollars par jour. Aussi, que ce soit par un moyen ou par un autre, il faudra bien payer la facture.

Si vous voulez dire, monsieur Angus, qu'il ne faut pas relever les frais de service en proportion de la hausse des frais de main-d'œuvre ou de carburant . . . ce n'est pas là une question d'idéologie, mais une prise de conscience très pragmatique du fait que nous ne pouvons pas continuer à dépenser plus que nous ne gagnons. Nous essayons de rationaliser les services, de les rendre plus économiques, et il se trouve que lorsqu'un service est gratuit, on en abuse.

Je pense qu'avec un peu de discipline et un niveau de recouvrement des frais réaliste, nous pourrions réaliser des économies à long terme et disposer des moyens d'assurer le fonctionnement des réseaux et des infrastructures de transport très précieuses que nous voulons conserver.

M. Angus: Mais la réalité, monsieur le ministre, est que si ces navires n'obtiennent pas de fret, alors, ils ne rapportent rien et ne paient pas d'impôt. Il y a donc deux termes à cette équation.

A la lumière de la proposition que vous avez faite concernant le dépôt d'un amendement qui changerait certaines de ces dispositions . . . Vous disiez que vous tiendriez une sorte d'enquête publique, débouchant sur une recommandation au ministre.

Avez-vous l'intention de mettre en place une procédure d'appel supplémentaire contre toute décision que le ministre pourrait prendre alors—un appel interjeté auprès du Cabinet ou d'une instance quelconque?

M. Mazankowski: C'est manifestement une possibilité, ainsi que je l'ai dit. On pourrait autoriser un appel soit auprès d'une personne, soit auprès de l'organisme réglementaire. À l'heure actuelle, toute décision de l'organisme réglementaire peut faire l'objet d'un appel interjeté auprès du gouverneur en conseil. C'est là le genre de mécanisme protecteur que nous essayons de mettre en place.

Mais je pense que si nous pouvons ériger les garde-fous nécessaires . . . Mon rôle n'est pas de pénaliser l'industrie des transports ni de saper l'intégrité financière du secteur maritime.

Il s'agit essentiellement d'améliorer le système, de le rendre aussi efficace que possible, et il se trouve que lorsque, dans un mode de transport, la proportion des frais recouverts sur

[Texte]

in one particular mode as compared to the others, it is considered to be somewhat unfair.

• 1645

I would be the first to recognize that the lake carriers are going through some very difficult times. The seaway has experienced some very difficult times. Notwithstanding that, the seaway has a fairly good level of cost recovery. While there has been a lot of attention paid to the seaway as being the potential target, I think when you look at the level of cost recovery it has enjoyed, it would not necessarily be the prime target of this. So that is the kind of fair and equitable application that I think we want to look at.

When some people turn around and say that this is going to cost a very . . . Someone I used to consider a very respectable spokesman for western agriculture came out with the irresponsible statement of suggesting that this was going to cost every prairie farmer \$16,000 per year. I mean, I do not know where he got those figures, but that sort of irresponsible and inaccurate information does no one any good. I regret that he saw fit to do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister and Mr. Angus. We now go to Mr. Reid—10 minutes, please.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I suppose when clause 4 came out this was the shocker to the industry and to that part of the country from which I come. It was the clause that shocked them most of all, and provoked them perhaps to make some of the irresponsible comments you are now referring to.

I am pleased, however, since you have had that reaction from different sections of the industry, that you are prepared to give some indication, if I understood you correctly, through amendments that will make clear to all the users of the St. Lawrence Seaway system and other branches of the waterway that they are not going to be faced with a 100% cost recovery. I rather gathered it as well, Mr. Minister, that there might be some limit to this cost recovery in the neighbourhood of something like 15%. Is that right, sir?

Mr. Mazankowski: I think I used the expression "less than 15%".

Mr. Reid: That is right.

Mr. Mazankowski: It could be 14.995.

Mr. Reid: I do not want to embarrass you altogether, but let me put it this way: Is the intent then behind this whole move to have a 15% reduction of that \$368 million that the Coast Guard . . . ? Is that the philosophy behind the move to introduce cost recovery, or are you saying for other purpose of economics that the users should bear part of the cost?

Mr. Mazankowski: We are basically saying here that the users should bear a part of the cost. We think that in the case of the Coast Guard services a lot of it is provided in the interest of the public at large. But there are services that are provided for the benefit of a commercial sector. When you

[Traduction]

l'usager est manifestement décalée par rapport à d'autres modes, on considère que cela est injuste.

Je suis le premier à reconnaître que les transporteurs des lacs passent par une période très difficile. La voie maritime a connu elle-même des périodes très difficiles, mais le niveau de recouvrement des frais y est plutôt élevé. On dit beaucoup que la voie maritime sera la première cible visée, mais si vous regardez le niveau de recouvrement des frais qui y existe déjà, ce ne sera pas nécessairement le cas. Il s'agit donc essentiellement d'appliquer cela de manière juste et équitable.

Lorsque des gens viennent proclamer que cela va coûter très cher . . . Quelqu'un que je considérais jusqu'alors comme un porte-parole très respectable des agriculteurs de l'Ouest a fait une déclaration irresponsable disant que cela allait coûter à chaque agriculteur des Prairies 16,000\$ par an. Je ne vois absolument pas d'où il tire cette sorte de chiffre, mais ce genre d'affirmation irresponsable et fausse est tout à fait pernicieuse, et je déplore qu'il ait cru bon de la faire.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre et monsieur Angus. La parole est maintenant à M. Reid pour dix minutes.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le président, je pense que lorsque, dans ma région et dans ce secteur, les gens ont pris connaissance de l'article 4, cela a été un choc. C'est cette disposition qui a constitué le plus grand choc, et cela explique peut-être certaines des déclarations irresponsables dont vous avez parlé.

Je suis cependant satisfait de voir, du moins si je vous ai bien compris, que par suite de toutes ces réactions, vous allez déposer des amendements qui montreront clairement aux usagers de la voie maritime du Saint-Laurent et aux autres transporteurs maritimes qu'ils ne vont pas devoir subvenir à la totalité de ces frais. J'ai cru comprendre que le recouvrement des frais serait plafonné aux alentours de 15 p. 100. Est-ce bien vrai, monsieur?

M. Mazankowski: Je crois avoir dit «moins de 15 p. 100».

M. Reid: Oui.

M. Mazankowski: Ce pourrait être 14.995.

Mr. Reid: Je ne veux pas trop vous mettre dans l'embarras, mais permettez-moi de vous demander ceci: est-ce que l'objectif poursuivi dans tout cela est de réduire de 15 p. 100 les 368 millions que coûte la garde côtière . . . ? Est-ce là l'objectif recherché par cette facturation des services, ou bien est-ce pour un autre motif économique que vous souhaitez que les usagers défraient une partie du coût?

M. Mazankowski: Nous disons qu'il est juste que les usagers subviennent à une partie du coût. Dans le cas de la garde côtière, une bonne part de ces services est dans l'intérêt du public en général, mais une autre partie ne profite qu'au secteur commercial. Je pense que si vous recouvrez de 3 à 5 p.

[Text]

have a 3% to 5% cost recovery in one aspect of the transportation system and you have cost recovery levels of 70%, 40%, 50%, it is not fair. We are all taxpayers, and it has to be paid for by someone, either the taxpayer at large or by the user or by both. We are trying to provide a mechanism here for a little more equitable distribution so that those who benefit directly from the provision of these services will pay a portion accordingly.

Mr. Reid: Then may I ask, Mr. Minister...? You have used the words some commercial activist opportunity as compared to something else of a greater public interest opportunity. You would recognize that there are certain cost levels in one part of this country and one region of this country as compared to others that are higher than in others. I am going to be factual. In the freshwater St. Lawrence Seaway they may use the Coast Guard to a greater degree than they would on the coastal waters. Tell me, is it then the responsibility of the port authority or is it the responsibility of the person who really calls in the Coast Guard—I am thinking of a shipper—to pay that user cost? How is this going to be related? Is it an overall... and if I follow-up on Mr. Angus' position, where there are differences in global costs between one region and another, is there going to be a levelling out in this user cost recovery?

• 1650

Mr. Mazankowski: Over the years we have always recognized that as an important principle in Canada. There has always been some level of cross subsidization, and I think that would continue. We do not want to apply a level of charge in one area that would exacerbate its geographic or strategic location, as compared to its neighbour in another part of the country. I think that would have to be part of the consideration in terms of putting together the kind of fee or levy structure we are now in the process of discussing. We do not have any provision now to recover anything for these services provided. This bill provides an enabling provision to do that in, we hope, a very fair, thoughtful and orderly way, taking all things into consideration.

Mr. Reid: Mr. Minister, my comment is in referral to your comment on the international convention. Will the legislation contained within this bill make it possible for Canada to become a signatory out of that international convention legislation so that shippers from Canada under the Canadian shipping registry will have full access to offshore ports? Is there anything else they must do from the point of view of process?

Mr. Mazankowski: I am advised that in all respects it puts a Canadian in foreign shipping in all aspects on an equal basis.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président. J'aimerais me pencher sur l'article 4, particulièrement sur les points touchant la pêche côtière, parce que, dans ma province du Nouveau-

[Translation]

100 des frais dans une branche des transports, et 70, 40 ou 50 p. 100 dans une autre, il y a là une injustice. Nous sommes tous contribuables, et il faut bien que quelqu'un paie, et ce peut être soit le contribuable, soit l'utilisateur, soit les deux. Nous essayons de mettre en place un mécanisme propre à distribuer un peu plus équitablement les frais, de telle manière que ceux qui bénéficient directement d'un service en paient leur juste part.

M. Reid: Puis-je, dans ce cas, vous demander, monsieur le ministre...? Vous avez opposé l'utilité commerciale à l'intérêt public. Reconnaissez-vous que les coûts d'exploitation sont naturellement plus élevés dans certaines régions de notre pays que dans d'autres? Pour prendre un exemple concret, dans les eaux intérieures de la voie maritime du Saint-Laurent, les navires font appel à la garde côtière beaucoup plus que dans les eaux côtières. Dites-moi, incombe-t-il donc à l'administration des ports ou à la personne qui fait appel à la garde côtière—à l'affrètement notamment—d'assumer les frais? Comment fera-t-on la coordination de tout cela? En poursuivant le raisonnement de M. Angus, qui prétend que les frais généraux varient d'une région à l'autre, comment faudrait-il effectuer un nivellement dans la récupération des frais imputés à l'utilisateur?

M. Mazankowski: Au fil des ans, nous avons toujours reconnu l'importance de ce principe au Canada. Il y a toujours eu de l'interfinancement à différents niveaux et je crois que cet interfinancement se poursuivra. Nous ne voudrions pas demander des frais élevés à une région que sa situation géographique ou stratégique rend moins apte à les supporter que d'autres régions du pays. Il faudrait d'ailleurs en tenir compte dans l'établissement du tarif qui fait justement l'objet de la présente discussion. Pour l'instant, nous ne sommes pas autorisés à prélever des frais pour les services offerts. Le bill contient toutefois une disposition habilitante qui autorisera un régime de prélèvements considéré, ordonné et juste.

M. Reid: Monsieur le ministre, je reprends votre commentaire sur la convention internationale. Le bill contient-il des mesures qui permettront au Canada d'être signataire de cette convention internationale, pour que les affréteurs ayant port d'attache au Canada aient tout l'accès voulu aux ports étrangers? Y a-t-il d'autres mesures qui s'imposent pour y arriver?

M. Mazankowski: On m'apprend qu'à tous les égards le Canada serait sur un pied d'égalité dans le domaine de la marine marchande.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I would like to discuss clause 4, particularly where it relates to inshore fishing, because in my home province of New Brunswick that is one of

[Texte]

Brunswick, la pêche côtière est une des industries premières, et ce sont des petits bateaux qui rentrent au port tous les soirs et les ports étant situés près de rivières il est nécessaire de faire du creusage tous les deux ou trois ans pour permettre l'accès au port. Et si on ne fait pas ce creusage, cela pose un danger pour les pêcheurs et il y a même déjà eu perte de vie. Dans le cas du creusage qui va permettre la pêche côtière, est-ce que les pêcheurs vont être obligés de défrayer le coût du creusage?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we are looking at a global expenditure here that is expended by the federal government to enhance the viability of an industry and to provide services to these various industries. What we are looking at here is some reasonable balance where we can apportion a part of those costs to the user, the direct beneficiary of the provision of these services. I guess the short answer is yes. There will be an attempt made to apply a fee or a tariff or a licence, and the proceeds would be used to help defray a portion of these costs. As it now stands, there is little or nothing in the way of recovery for these services, and as I said earlier, it is inconsistent with the principles of the National Transportation Act, inconsistent with the principles of good government and business management, as alluded by the Auditor General, and I know how well and how much members rely upon the comments of the Auditor General, and we have to take those things seriously from time to time.

• 1655

May I repeat, this is an enabling provision. We are in the process of consulting with all aspects of the industry. We are not going to impose a fee or a tariff that would cripple the industry. We are in the process now of going through this consultation to see what kind of structure and what level might be appropriate.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur le président, le ministre pourrait-il indiquer quels groupes il a consultés en ce qui concerne l'industrie de la pêche côtière?

Mr. Mazankowski: The officials advise me that they are compiling the list right now, and if you have any suggestions to make, we will certainly include those as well.

M. Robichaud: Ce qui veut dire que la consultation n'est pas commencée.

Mr. Mazankowski: It is in the process of being developed.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Next on the list is Mr. Fulton. Five minutes please.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, you have indicated now that the plan to increase the revenue recovered from roughly 2.4% to 15% would mean an increase from roughly... I take it you are bringing in about \$25 million, and you want to bring that up to about \$120 million. There is going to be some kind of scheme flowing out of clause 4 related to fishing vessels. I take it they would be commercial tugs, grain vessels and so on.

[Traduction]

the major industries. The small boats come back into port every night and, since the ports are near the rivers, every two or three years some dredging has to be done to keep access to the port open. If that is not done, it is dangerous for the fishermen; there has been one death already. Now, will the fishermen have to pay the cost of that dredging in order to pursue their livelihood?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous étudions ici les dépenses globales faites par le gouvernement fédéral afin d'améliorer la viabilité de l'industrie et de fournir des services à différentes industries. Nous cherchons ici à trouver un terrain d'entente afin d'imputer une portion des coûts à l'utilisateur qui bénéficie directement des services offerts. En bref, oui. On tentera de prélever un droit ou un tarif ou d'instaurer un système d'octroi de permis, et les montants perçus serviront à couvrir partiellement les coûts. À l'heure actuelle, rien ne nous permet de récupérer le coût de ces services. D'ailleurs, j'ai dit tout à l'heure que c'est une lacune qui est contraire aux principes de la Loi nationale sur les transports, aux principes d'une saine administration gouvernementale et aux bonnes pratiques de gestion commerciale. D'ailleurs, le Vérificateur général y a fait allusion et je sais combien les députés se fient à ses commentaires. Il faut quand même prendre les choses au sérieux de temps à autre.

Permettez-moi de réitérer qu'il s'agit d'une disposition habilitante. Nous sommes en consultation avec tous les secteurs de l'industrie à l'heure actuelle. Nous n'allons imposer de droit ou de tarif susceptible de handicaper l'industrie. Nous suivons un processus de consultation à l'heure actuelle afin de déterminer l'éventuelle structure de tarification.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, could the Minister indicate which groups he has consulted regarding inshore fishing?

M. Mazankowski: Mes collaborateurs m'apprennent qu'ils sont en train de dresser la liste en ce moment. Si vous avez des noms à proposer, nous pourrions les inscrire.

Mr. Robichaud: Which means that the consultation has not yet begun.

M. Mazankowski: Le processus de consultation s'entame ces jours-ci.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Je donne maintenant la parole à M. Fulton pour cinq minutes.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, vous nous indiquez que vous prévoyez faire passer la part des revenus qu'on récupère d'environ 2,4 p. 100 à 15 p. 100, ce qui représente une augmentation d'environ... Si j'ai bien compris, vous récupérez actuellement 25 millions de dollars et vous voudriez en récupérer 120 millions. L'article 4 permettrait sans doute l'établissement d'une structure quelconque visant les bateaux de pêche. Je présume qu'il s'agit de

[Text]

I am wondering if you could clarify for a lot of the rough nerve ends that I found, at least in British Columbia, whether or not that licensing scheme to bring in some of the costs for navigational aids and vessel traffic services and so on is going to apply to recreational boats. The reason I ask it is because of the amendment to the definition of a ship. You have changed it now to "every description of a vessel used in navigation and not propelled by oars". I take it that excludes canoes, surfboards, kayaks and so on. In terms of a registration system for recreational vessels, it is a very limited process in the whole country. I am wondering whether or not in directing this new user fee, for example to seine boats and trollers and gillnetters and tugs and so on, it is part of your plan to include recreational vessels, because I know in B.C. there are several hundred thousand recreational vessels that make use of those services as well.

Mr. Mazankowski: Yes, it could.

Mr. Fulton: It could or will?

Mr. Mazankowski: I said that it could.

Mr. Fulton: I am wondering then, in terms of the application of the charge, and I am thinking here particularly of the north coast . . . I am not all that parochial, as you know, other than Prince Rupert grain. However, one thing we have noticed in terms of the administration of various fee structures within another department, within DFO, small craft harbours, there is no tie-up fee for vessels less than 45 feet on the east coast, yet on the west coast we pay a fee for moorage for all. In terms of your application of a fee, would you be considering higher regional costs for these various services in developing that fee structure, or would it be a national fee structure so that a 40-foot seine vessel operating out of New Brunswick would pay the same as a 40-foot seine boat operating out of Prince Rupert, not taking solely into account the costs of the regional SAR and vessel traffic management services and so on?

Mr. Mazankowski: Naturally, we would be taking all of those elements into consideration.

Mr. Fulton: Would a 40-foot seine vessel out of Prince Rupert be paying \$300 a year for the same services that a 40-foot seine vessel operating out of Cape Breton would?

• 1700

Mr. Mazankowski: As long as the charges are equitable and fair, we will proceed. We would always want that to be the hallmark of any regime we put in place.

[Translation]

bateaux-remorques commerciaux, de cargos céréaliers et ainsi de suite.

Dans l'intérêt de ceux qui ont les nerfs à fleur d'eau, dont certains en Colombie-Britannique, pouvez-vous nous dire si le système d'octroi des permis prévoyant le prélèvement de droits pour les aides à la navigation et les escortes de navires touchera également les bateaux de plaisance? C'est la modification proposée à la définition de «navire» qui m'amène à vous poser cette question. En vertu de la modification, elle se lirait désormais comme suit: «les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des avirons». Je prends pour acquis que vous avez exclu les canoës, les planches à surf, les kayaks et ainsi de suite. Or, le système d'immatriculation des bateaux de plaisance au Canada est à très petite échelle, finalement. Je me demande si le système de tarification ou de prélèvement de droits auprès de l'utilisateur, de l'exploitant des bateaux de pêche à la seine, aux filets mailants ou à la traîne, ou encore des bateaux-remorques, s'appliquera également aux bateaux de plaisance. Je sais pertinemment qu'en Colombie-Britannique il y a quelques centaines de milliers de bateaux de ce type qui se prévalent des mêmes services.

M. Mazankowski: Peut-être qu'il s'appliquera à eux également.

M. Fulton: Peut-être? ou sûrement?

M. Mazankowski: J'ai dit peut-être.

M. Fulton: Pour ce qui est du prélèvement des droits, et ici j'ai à l'esprit le cas particulier de la Côte nord . . . je ne prêche pas pour mon clocher si souvent que ça, vous le savez, sauf lorsqu'il s'agit des grains de Prince-Rupert. Toutefois, nous avons remarqué une anomalie dans le système d'administration du prélèvement des droits au sein du ministère des Pêches et Océans dans la Direction des ports pour petits bateaux. Les bateaux mesurant moins de 45 pieds ne payent aucun droit d'amarrage sur la côte est alors que sur la côte ouest, tous doivent payer. Dans l'application de votre système de prélèvement de droits, allez-vous envisager d'augmenter les coûts régionaux de ces divers services ou allez-vous plutôt envisager une tarification nationale de sorte qu'un bateau pour la pêche à la seine mesurant 40 pieds ayant port d'attache au Nouveau-Brunswick paiera les mêmes droits qu'un bateau de la même grandeur à Prince-Rupert, sans tenir compte uniquement des coûts de la recherche et du sauvetage régionaux, des services de trafic maritime et ainsi de suite?

M. Mazankowski: Evidemment, nous allons tenir compte de tous ces facteurs.

M. Fulton: Un bateau pour la pêche à la seine mesurant 40 pieds ayant port d'attache à Prince-Rupert paiera-t-il 300\$ par an pour obtenir les mêmes services qu'un sennear mesurant 40 pieds ayant port d'attache au Cap-Breton?

M. Mazankowski: Pourvu que l'imposition de ces droits soit faite de façon équitable et raisonnable, elle sera faite. Nous voudrions que l'équité soit l'attribut de tout régime de prélèvement de droits.

[Texte]

Mr. Fulton: I then take it, Mr. Minister, that these charges may be considerably different for similar vessels in different areas of Canada.

Mr. Mazankowski: They are not necessarily different, but I suppose they could be.

Mr. Fulton: It is just what I always said. This is a Trojan-horse clause.

The Chairman: Mr. Fulton, I am sorry, your time is up.

Mr. Mazankowski: It is too democratic. I guess the problem here is that we are trying to identify a fair and equitable regime, recognizing that the simplest way would have been to put an *ad valorem* tariff, a licence fee or some sort of a tax right across the board. The reason we did not do that is because of the kinds of inconsistencies that the member has pointed out, and we are trying to work through that. When you talk about the hundreds of millions of dollars we are talking about recovering... I think it is something more in the order of \$10 million to \$20 million rather than hundreds of millions of dollars. I said it was going to be under 15%.

The Chairman: Mr. Malone, please.

Mr. Malone: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to follow up on the arguments forward by Mr. Angus, wherein he indicated that an increase in any cost recovery may have the impact of diminishing our export potential. Might it not be equally argued in the opposite, that without some increase this could be looked upon as an export subsidy and therefore countervailable in the international market as an unfair trading practice of the country?

Mr. Mazankowski: I am not sure that the amounts we are talking about would be that significant in terms of whether or not this would be perceived as a subsidy that was countervailable. I think we are all aware of the fact that the Americans are suggesting that the subsidy provided under the Western Grain Transportation Act may be a subsidy that could be considered as countervailable. My argument to them is that it is amazing that this is being raised now, because, quite frankly, freight rates are higher today than they were two or three years ago, and will be increasing as inflation and railway costs increase. I think if there was a point to be made about that, it could have been made earlier.

Notwithstanding that fact, I do not think we are talking about amounts here that are all that significant, except for the fact that the Americans are intending to do the same thing. They have legislation before their Congress now, similar in nature to what we have here, to provide for the enabling provision to recover a portion of the costs that are being provided and not adequately defrayed by the user.

Mr. Malone: The Minister made reference to—and I know of whom he speaks—an agricultural leader who had suggested that enhanced recovery costs could lead to \$16,000 payments

[Traduction]

M. Fulton: Je puis donc conclure, monsieur le ministre, que les droits imposés à des bateaux de grandeur similaire varieront selon la région du pays.

M. Mazankowski: Pas nécessairement, mais possiblement.

M. Fulton: C'est ce que j'ai toujours prétendu. Cet article est un cheval de Troie.

Le président: Monsieur Fulton, je suis désolé mais votre temps est écoulé.

M. Mazankowski: C'est trop démocratique. Le problème découle de notre désir d'établir un régime raisonnable et équitable mais nous reconnaissons en même temps que la solution la plus simple aurait été d'imposer un tarif à la valeur, des droits de permis ou une sorte de taxe générale. Or, nous n'avons pas opté pour cette option-là, afin justement d'éviter les anomalies que nous signale le député, et nous avons essayé de trouver une autre solution. Vous dites que nous envisageons de récupérer quelques centaines de millions de dollars... Il s'agira plutôt de percevoir entre 10 millions et 20 millions de dollars et non pas des centaines de millions de dollars. J'ai dit que l'augmentation serait de moins de 15 p. 100.

Le président: Monsieur Malone, s'il vous plaît.

M. Malone: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais poursuivre les arguments avancés par M. Angus qui a indiqué que toute augmentation des droits pourrait avoir comme conséquence d'entraver le développement de nos débouchés à l'étranger. Ne pourrait-on pas dire au contraire que dans l'absence d'augmentation des droits, on pourrait être accusé de subventionner le marché à l'exportation et ainsi s'exposer à des mesures compensatoires à l'étranger pour contrer les pratiques commerciales déloyales au Canada?

M. Mazankowski: Je ne sais pas si les montants en question sont assez importants pour être perçus comme une subvention sujette aux mesures compensatoires. Nous savons tous que les Américains prétendent que la subvention accordée en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest pourrait nous valoir des mesures compensatoires. Je leur fais remarquer que je suis étonné d'entendre parler de cette question maintenant alors que les frais de transport sont plus élevés qu'ils ne l'étaient il y a deux ou trois ans et qu'ils continueront de grimper au fur et à mesure que l'inflation et les frais d'exploitation des chemins de fer augmenteront. Si l'on voulait régler la question, on aurait dû la soulever plus tôt.

J'estime néanmoins que les montants ne sont pas si importants, si ce n'est du fait que les Américains entendent faire la même chose. Le Congrès est saisi d'un projet de loi en ce moment, un projet de loi qui ressemble à celui-ci et qui contient une mesure habilitante prévoyant la récupération des droits que l'utilisateur ne rembourse pas adéquatement.

M. Malone: Le ministre a mentionné un chef du monde agricole, et je sais de qui il parle, qui prétend que l'augmentation des droits pourrait obliger le détenteur de permis à payer

[Text]

per permit holder. The Minister had suggested that such a comment was ridiculous.

For the clarity of the record, I wonder if the Minister could give us an indication of what the possible costs would be, so that we might reflect upon this and see by contrast the purport of the Minister's comment that this was a ridiculous number.

Mr. Mazankowski: First of all, I suppose I am somewhat at risk by quoting from a news media report, some of which are sometimes inaccurate. On the basis of that, he had indicated that the proposal would mean an additional average charge of \$16,000 per prairie farmer. Well, I tell you, if that were the case I would not have to worry about cost recovery in any other area of transportation, because that would generate some \$2.4 billion, since there are 150,000 grain farmers in western Canada.

• 1705

If you were to take the whole \$824 million and divide it up by the number of tonnes that are shipped out of this country and apply it on that basis . . . I think there is something in the order of 300 million tonnes of merchandise shipped out of the country; if you were to apportion say 30 million tonnes of grain within that and everyone was paying his fair share, it would probably work out to about \$15 per farmer more. So there is a heck of a big difference between \$16,000 and \$15. That sort of unnecessary anxiety and fear that is perpetrated really does no one any good, including the western Canadian farmer.

Mr. Malone: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Malone. I believe the next on the list is Mr. Robichaud—five minutes, third round.

Mr. Forrestall: Captain Johnson is on before.

The Chairman: I am very sorry, I did not see you indicating . . .

Mr. Johnson: I can wait for the third round, Mr. Chairman.

The Chairman: We have Mr. Peterson down.

Mr. Johnson: I can wait for the third round if the Minister is going to be here till 5.45 p.m.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Forrestall: No.

The Chairman: Okay, fine; to keep things in order, we will then go to Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Stewart, in relation to clause 70, which has to do with VTS, vessel traffic services, I do not see any provision there making a marine traffic regulator responsible the same as it would be under section 16 of the Pilotage Act. I think that leaves a loophole there. I think there should be an inclusion in that clause somewhere. I mean, under section 16 of the Pilotage Act a licensed pilot who has the conduct of the ship is responsible to the master for the safe conduct of the ship. I think without reference to proposed subsection 16.(2) in clause 70 it is sort of

[Translation]

jusqu'à 16,000\$. Le ministre a indiqué que ces commentaires étaient ridicules.

Aux fins du procès-verbal, le ministre peut-il nous donner une idée de l'ordre de grandeur des droits qui seront prélevés pour que nous puissions y réfléchir et comprendre pourquoi le ministre considère ce commentaire comme ridicule.

M. Mazankowski: D'abord, je sais quel risque je cours en citant les reportages des médias, car ils ne sont pas toujours tout à fait exacts. Cela étant dit, le monsieur en question a indiqué que les mesures proposées coûteraient des droits supplémentaires de 16,000\$ en moyenne à chaque agriculteur des Prairies. Je vous assure que si c'était vrai, je n'aurais plus d'ennui pour recouvrir tous les coûts dans tous les secteurs des transports car à eux seuls, les 150,000 céréaliculteurs de l'Ouest canadien produiraient quelque 2,4 milliards de dollars.

En divisant le montant total de 824 millions de dollars par le nombre de tonnes expédiées à l'étranger . . . Quelque 300 millions de tonnes de denrées sont exportées. Or, si on faisait payer à chacun sa juste part de, mettons, 30 millions de tonnes de céréales, le céréaliculteur aurait à payer environ 15\$ de plus. Il y a une sacrée différence entre 16,000\$ et 15\$. Répandre des craintes et des angoisses inutilement ne fait de bien à personne, surtout aux céréaliculteurs de l'Ouest canadien.

M. Malone: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Malone. Je donne maintenant la parole à M. Robichaud pour 5 minutes au troisième tour.

M. Forrestall: Le capitaine Johnson devait passer avant.

Le président: Je suis désolé, je ne vous ai pas vu lever la main.

M. Johnson: Je peux attendre le troisième tour, monsieur le président.

Le président: Nous avons également le nom de M. Peterson.

M. Johnson: Je peux attendre le troisième tour puisque le ministre est là jusqu'à 17h45.

Le président: D'accord?

Mr. Forrestall: Non.

Le président: Dans ce cas-là, pour garder l'ordre prévu, je donne maintenant la parole à M. Johnson.

M. Johnson: Merci, monsieur le président. Monsieur Stewart, l'article 70 portant sur les services de trafic maritime ne prévoit pas donner à l'organisme de réglementation du trafic maritime la même responsabilité que celle prévue à l'article 16 de la Loi sur le pilotage. Il y a une lacune à corriger. On devrait introduire un article pour le faire. C'est-à-dire, en vertu de l'article 16 de la Loi sur le pilotage, le pilote autorisé à assurer la conduite d'un navire en est responsable devant le capitaine. Dans l'absence de renvoi à l'article 16(2), l'article 17 impose au capitaine ou au maître d'équipage le

[Texte]

putting the onus on the master or the officer in charge of a ship to defend himself. I think that could cause a lot of legal hassle there.

I would like your department to consider that. I would like to see a provision making the traffic regulator liable somehow, the same as is contained for the pilot. I do not know if I am getting clear or not what I am saying.

Mr. G. Stewart: Yes. Mr. Johnson, there is no direct reference to that liability in the bill, as you have said; it is true. There is the fact, though, that the master and the pilot do have the final say in what that ship is going to do. The advice given to them by a vessel traffic regulator may or may not be accepted. If the master feels it is in his best interests and the best interest of his ship and his cargo and his crew to do other than what is suggested to him by the vessel traffic services centre, then he is quite able to do so, just as would a pilot of an aircraft be able to do so. So there is always that final responsibility on the individual; he is perfectly at liberty to make use of the advice. As the Minister mentioned earlier, there are quite a number of examples where advice from these centres has averted some kind of an incident that would have caused damage to property and the ecology and maybe loss of life. So there are examples where that has been of benefit to ships and the shipping community, but it is quite correct there is no specific liability clause in the bill and therefore, it is not intended at this point with this bill, as it is now written, that the liability would be in the act.

• 1710

Mr. Johnson: Mr. Chairman, the reason why I raised that subject is because I go back four or five years when there was a lot of debate and many meetings held right across the country and there was a great deal of concern on the part of pilots and masters of ships and owners of ships.

Considering the fact that it has been a long, long time since we have had any amendments to this act, should we not now take the opportunity to put something in there at least that would have some consensus with the wishes of the masters and the pilots?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, that may be the subject of briefs which the committee would hear and it may also be the subject of an amendment by way of the considered opinion of the committee, but at the present time, as you have so rightly pointed out, it is not a part of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. We will now begin round three with Mr. Robichaud, five minutes again.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Qu'il me soit permis de revenir à la pêche côtière. Le ministre a dit qu'il y aura certains frais qui seront imputés aux pêcheurs et que les consultations devraient commencer sous peu. Est-ce que le ministre pourrait préparer un document faisant état de tous les fonds dépensés pour les ports de mer en

[Traduction]

fardeau de se défendre. Cela pourrait créer bien des ennuis juridiques.

Je demanderais à votre ministère d'y réfléchir. Je voudrais que l'on dépose une disposition imposant à l'organisme de réglementation du trafic maritime la même obligation et la même responsabilité que celle imposée au pilote. Je ne sais pas si vous m'avez bien compris.

M. G. Stewart: Oui. Monsieur Johnson, on ne mentionne pas expressément la responsabilité dans le projet de loi. C'est exact. Vous avez raison. Toutefois, le capitaine et le pilote ont le dernier mot dans la conduite du navire. Ils peuvent choisir de ne pas suivre les conseils qui leur sont donnés par l'organisme de réglementation du trafic maritime. Si le capitaine estime qu'il faudrait faire autrement que suivre les recommandations du centre des services de trafic maritime, dans son intérêt ou dans l'intérêt de son navire, de sa cargaison et de son équipage, il est libre de le faire, tout comme un pilote d'avion. Donc, la responsabilité ultime incombe toujours à l'individu. L'individu est parfaitement libre de suivre les conseils. Comme l'a dit le ministre, dans de nombreux cas, les conseils fournis par ces centres ont permis d'éviter des incidents qui auraient pu causer des dégâts matériels ou écologiques ou même faire des victimes. Bien que le Bill ne prévoie pas expressément de responsabilité, nous connaissons des cas où les services ont été offerts au profit de la marine marchande et des navires en général et on n'a pas l'intention de faire de cette responsabilité une obligation légale.

M. Johnson: Monsieur le président, je soulève cette question parce qu'elle a suscité beaucoup de remue-ménage il y a quatre ou cinq ans. D'ailleurs, elle a fait l'objet de beaucoup de discussions lors de réunions partout au pays, et les pilotes, les capitaines et les propriétaires de navires étaient alors très inquiets.

Étant donné que nous attendons des modifications à la loi depuis belle lurette, ne faudrait-il pas saisir l'occasion maintenant d'y inclure des dispositions qui répondent aux désirs des capitaines et des pilotes?

M. G. Stewart: Monsieur le président, cette question pourrait faire l'objet de discussions dans les mémoires et les témoignages qui seront présentés au Comité, et peut-être aussi d'un amendement, si le Comité l'estime nécessaire après réflexion. Toutefois, comme vous l'avez signalé, à raison d'ailleurs, cette disposition n'existe pas pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Nous commençons maintenant le troisième tour avec M. Robichaud, qui a droit à cinq minutes.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

If I may, I would like to come back to the inshore fishery. The Minister said that some costs would be apportioned to the fishermen and that consultation is to begin in the near future. Could the Minister give the committee a list, in writing, of all the expenditures for seaports, with a breakdown for the fishing

[Text]

déterminant quelle partie s'applique à l'industrie de la pêche? Parce que si nous commençons un processus de consultation sans avoir ces chiffres, il sera très difficile pour l'industrie de la pêche de commenter la méthode que vous utiliserez pour imputer une partie des frais que vous entendez faire. Est-ce que ce serait possible?

Mr. Mazankowski: I think the suggestion is very good. A study is underway; it has been commissioned by ourselves. The Bureau of Management Consulting of the Department of Supply and Services is currently engaged in this, looking at those kinds of things—like what percentage or what benefit does the fishing industry derive out of the provision of this service or that service—and trying to get a handle on it to determine the internal and the external forces which could affect the introduction.

Maybe the fishing industry is such that there is no way any user fee can be applied, but those are the kinds of things we are going through.

We are also trying to look at a design where we could apply a fee or a levy that would be easy to administer and would be understood by all, but it is within a confined parameter of principles which describe the services that we are looking at in terms of achieving that level of cost recovery.

The first phase of this study will be completed at the end of this month and we should be in a position to be in the field consulting in a meaningful way some time in February. These are the kinds of things we are now prescribing so that not only can we extract the level that we think is necessary to achieve that magic target, but also do it in such a way that, as I said, would be fair and would not unduly prejudice any of the industries that are beneficiaries of the service. Mr. Chairman, I think the hon. member's suggestion is reasonable and realistic and I am hopeful we will be able to have this kind of assessment in due course.

• 1715

M. Robichaud: Une autre question, monsieur le président. Le ministre dit que les consultations commenceront sous peu et qu'elles seront tenues sur place. Est-ce que cela veut dire qu'on tiendra des audiences en différentes parties du pays pour entendre les observations des parties intéressées?

Mr. Mazankowski: That had not been our intention. I think the kind of consultations we are having are such that we have at various times with users of transportation services. We talk about airline fees and airline ticket taxes, and I think they all recognize there is a certain level of recovery which has to be achieved and they will be trying to sit down with the Dominion Marine Association, the Great Lakes Seaway Association and the fishing communities.

I have had discussions with the steel manufacturers. They pointed out to me that there are many areas where we could cut our costs. If the committee can find ways and means of cutting our costs, that would certainly be most helpful, and maybe that is one of the areas we may want to look at, as well.

[Translation]

industry? If your consultation process gets underway without those figures, it will be very difficult for the fishing industry to give you comments on the proposed cost recovery system you intend to establish. Would that be possible?

M. Mazankowski: Votre suggestion est excellente. L'étude est entamée; c'est nous qui l'avons commandée. Le Bureau des conseillers en gestion du ministère des Approvisionnements et Services dirige cette étude sur le pourcentage ou la part des bénéfices que tire l'industrie de la pêche de l'exécution de tel ou tel service, par exemple, afin de découvrir les forces internes et externes qui pourraient agir sur le régime prévu.

Il se pourrait que la nature de l'industrie des pêches nous mette dans l'impossibilité d'appliquer le régime du prélèvement des droits et nous avons commandé l'étude justement en vue de couvrir tous les aspects de la question.

Nous essayons également d'envisager un régime de tarification ou de prélèvement de droits qui soit facile à administrer mais compréhensible pour tout le monde. Nous nous laissons guider cependant par une série restreinte de principes décrivant les services touchés par le régime d'autofinancement.

La première étape de cette étude s'achèvera à la fin du mois, ce qui nous permettra d'entamer sérieusement les consultations au mois de février. Nous voudrions qu'il s'en dégage des droits fixés à un niveau qui nous permette d'atteindre notre cible magique, mais également de le faire raisonnablement et équitablement et de ne pas porter préjudice aux industries bénéficiaires des services. Monsieur le président, je trouve que la proposition de l'honorable député est raisonnable et réaliste et j'espère que nous disposerons de ce genre d'évaluation sous peu.

Mr. Robichaud: One more question, Mr. Chairman. The Minister says that consultations will begin shortly and that they will be held locally. Does this mean that hearings will be held in different parts of the country in order to listen to the concerns of target groups?

M. Mazankowski: Ce n'était pas notre intention. Je pense que les consultations que nous allons tenir sont du même genre que celles que nous avons tenues à diverses périodes avec les usagers des services de transport. Il est question du barème des transports aériens, des taxes qui s'ajoutent au prix des billets d'avion, et je pense qu'ils reconnaissent tous la nécessité d'une certaine récupération des coûts. C'est pourquoi ils essaieront d'entrer en pourparlers avec la *Dominion Marine Association*, la *Great Lakes Seaway Association* et les groupes de pêcheurs.

J'ai discuté avec les sidérurgistes qui m'ont signalé de nombreux secteurs où nous pourrions réduire les coûts. Si le Comité pouvait trouver des façons de réduire les coûts, ce serait très utile. Ce sera d'ailleurs peut-être un des domaines que nous choisirons d'examiner.

[Texte]

We have to increase the percentage level of cost recovery and whether we do it by cutting back on services or by streamlining and making these services more efficient, and a combination of that and some cost recovery... I am prepared to look at anything. If we can cut down the costs of providing the service, then it would certainly mean we can reduce the imposition of fees by a commensurate amount.

The Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Skelly has indicated a desire to ask some questions of the witnesses. Is it agreed that Mr. Skelly may put his questions?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay. Mr. Skelly, please.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. The bill by and large has some interesting and I think useful provisions in it, but the cost recovery applications are something that certainly we would not be in a position to identify with the statements that the Minister has made on cost recovery.

I think the thing that bothers me is hearing the Minister has now undertaken... he says he is prepared, first of all, to look at anything that would be reasonable in cost recovery and it tells me the government has still not made up its mind on the approach.

The second; that studies are still pending on cost recovery mechanism and who will get what. I am wondering, first of all... I have three short questions. Would the Minister be prepared to split this bill and let the cost recovery section come out of it and proceed to get through the other stuff that could be agreed upon quickly?

The second thing; is the Minister prepared to lay before this committee—surely with hard numbers like \$824 million in costs, present recovery at 2.4%, wanting to be pushed to 15%—the department must have done a breakout of which services will be charged for; how much this year; how much over a period of time in order to implement this cost-recovery program. Those documents must be available.

Would the Minister be prepared to give the consultation documents to this committee, or to give the documents to the committee that were used in coming up with these figures?

The third thing is, Mr. Chairman—and maybe the Minister could handle the three of them together—what effect is this going to have, when he says the users have to pay, in a situation like Vancouver Island? British Columbia ferries are massive users of nav aids, of marine facilities, navigation systems.

What does this mean to the people who live on Vancouver Island? Are they faced with an increase in their food, in their fuel, in every single thing they use? Are they going to be faced with increases in their basic cost of travel to and from the mainland of British Columbia, as are other island users? Just to take one example, we have had the fisheries. But what about

[Traduction]

Nous devons augmenter le pourcentage du recouvrement des coûts, que ce soit par la réduction des services, par leur simplification ou l'accroissement de leur efficacité, ou une combinaison de ces possibilités... Je suis prêt à envisager toutes les possibilités. Si nous pouvons réduire le coût des prestations de services, nous pourrions sûrement réduire en proportion les frais imposés.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Robichaud, je vous remercie. M. Skelly semble vouloir poser des questions à nos témoins. Êtes-vous d'accord pour qu'il les pose?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Monsieur Skelly, s'il vous plaît.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. De façon générale, le projet de loi contient des dispositions intéressantes et, sans doute, utiles. Cependant, je ne crois pas que nous soyons en mesure d'identifier les mesures relatives au recouvrement des coûts en fonction des déclarations faites à ce sujet par le ministre.

Je suis un peu inquiet d'entendre que le ministre vient d'entreprendre... Il a dit qu'il était prêt à envisager toutes les possibilités raisonnables pour le recouvrement des coûts, ce qui me laisse entendre, premièrement, que le gouvernement n'a pas encore décidé de la façon de procéder.

Deuxièmement, j'en déduis que les études sur les modes de recouvrement des coûts et de répartition ne sont pas encore terminées. J'ai trois petites questions à poser. Premièrement, le ministre serait-il disposé à scinder le projet de loi pour en retirer les dispositions relatives au recouvrement des coûts afin que nous puissions examiner le reste et nous entendre rapidement?

Deuxièmement, le ministre est-il prêt à soumettre des documents au Comité—après tout, avec des chiffres concrets comme des coûts s'élevant à 824 millions de dollars, et un niveau actuel de 2,4 p. 100 que l'on espère faire passer à 15 p. 100—le ministère a sûrement dû faire une ventilation des services qu'il faudra payer, du taux pour cette année et du temps qu'il faudra pour mettre en vigueur le programme de recouvrement des coûts. Ces documents doivent exister.

Le ministre serait-il disposé à remettre les documents de consultation au Comité, ou de lui soumettre ceux qui ont servi au calcul de ces chiffres?

Troisièmement, monsieur le président—le ministre pourra peut-être répondre aux trois questions en même temps—lorsqu'il dit que les usagers devront payer, quel en sera l'effet sur une région comme l'île de Vancouver? Les traversiers de la Colombie-Britannique utilisent énormément les systèmes de navigation, les aides à la navigation et les installations maritimes.

Qu'est-ce que cela signifie pour les résidents de l'île de Vancouver? Devront-ils payer un supplément sur la nourriture ou le carburant qu'ils consomment, sur la moindre chose qu'ils utilisent? Verront-ils augmenter le prix du trajet entre l'île et la région continentale de la province, comme d'autres utilisateurs de l'île? Prenez les pêcheurs, par exemple. Et que dire

[Text]

the people in British Columbia who live on islands and depend on ferry services? By imposing this cost recovery on them, are you going to drive up their cost of living even further?

• 1720

Mr. Mazankowski: To answer the first part of your question, Mr. Chairman, I am not prepared to split the bill. This is an important measure that has been put off by previous governments. This has been drawn to the attention of governments by the Auditor General. The extract from the Auditor General in 1985 again raised the issue about the cost recovery as being an important issue; he remarked that the department informs us that the authority for implementing cost recovery is being sought through amendments to the Canada Shipping Act. So I do not think Mr. Skelly would want me to face the wrath of the Auditor General in not responding to his recommendations. He is a servant of Parliament, and I suspect all parliamentarians support him.

Secondly, as I indicated, if you want to go back and read part III of the National Transportation Act, there is a clear obligation on the part of the Minister of Transport to ensure that all modes of transportation are treated equally, to the greatest practical extent possible. I am trying to take that into consideration.

Secondly, here again we are trying to make a mountain out of a molehill. We are talking about a modest level of cost recovery, which we presume would inject some efficiencies and perhaps provide for some discipline in terms of the utilization of services that are now provided free. I think it is clear to say that whenever you have a free service, the provision of that service is sometimes abused. You are trying to tie it into the cost of living. Someone is paying for it now. The people of Canada are paying for it now, and they may very well be paying for waste and inefficiencies.

We believe that in order to be consistent with the bill, in order to comply with the clear recommendations of the Auditor General, and in order to inject some reasonable level of payment for services provided and thereby hopefully allow the occurrence of some economies and efficiencies, some mechanism has to be provided. That is what we are seeking here in terms of an enabling mechanism.

The principles we have defined are principles that at some point in time I suspect we can make available to the committee. We will be using these principles in our discussions with the stakeholders. Quite frankly, I am surprised that some would consider that these kinds of services should continue to be provided free of charge. That is literally the case today, and that is not good. That is not good business, and it is not good for the support of the infrastructure that must be maintained in this country.

The Chairman: I am sorry, the time is up. You may have an opportunity before the meeting concludes at 5.45 p.m., Mr. Skelly, but your 5 minutes are up.

[Translation]

des habitants de la Colombie-Britannique qui vivent dans des îles et qui dépendent des traversiers? En les obligeant à assumer ces coûts, ne va-t-on pas réduire encore plus leur pouvoir d'achat?

M. Mazankowski: Pour répondre à la première partie de votre question, monsieur le président, je ne suis pas disposé à scinder le projet de loi. Il s'agit d'une mesure importante qui avait été retardée par les administrations précédentes. Le vérificateur général le leur avait d'ailleurs signalé. Dans son rapport de 1985, le vérificateur général avait encore une fois souligné l'importance qu'il accordait à la question du recouvrement des coûts. Il avait indiqué que le Ministère nous avait fait savoir qu'il cherchait à obtenir l'autorisation de mettre en vigueur un programme de recouvrement des coûts en modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Je ne pense pas que M. Skelly veuille que je m'attire le courroux du vérificateur général en ne réagissant pas à ses recommandations. Il est au service du Parlement et je crois bien que tous les parlementaires lui donnent leur appui.

Deuxièmement, comme je l'ai déjà indiqué, en lisant la partie III de la Loi nationale sur les transports, vous verrez que le ministre des Transports doit veiller à ce que tous les modes de transport soient traités sur un pied d'égalité dans la mesure du possible. C'est ce que j'essaie de faire.

Voilà encore un cas où l'on essaie de faire une montagne d'un rien. Il s'agit seulement de récupérer une faible partie des coûts, dans l'espoir d'apporter une certaine efficacité et une certaine discipline dans l'utilisation de services actuellement gratuits. Il est évident qu'un service offert gratuitement donne inévitablement lieu à des abus. Il faut essayer d'en établir le coût en fonction du coût de la vie. Il y en a qui assument actuellement le coût de ce service. Ce sont les Canadiens, et il se peut fort bien qu'ils défraient en plus du gaspillage et de l'inefficacité.

A notre avis, si nous voulons nous conformer au projet de loi et aux recommandations du vérificateur général, et si nous espérons imposer un prix raisonnable sur les services offerts et, par le fait même, réaliser peut être certaines économies et augmenter l'efficacité de ces services, il faudra prévoir un mécanisme quelconque. Et c'est ce que nous essayons de faire ici.

Je crois bien qu'à un moment donné, nous pourrions présenter au Comité les principes que nous avons définis. Ces principes serviront de base à nos discussions avec les intéressés. Franchement, je m'étonne de voir que certains veulent que ces services continuent d'être offerts gratuitement. C'est ce qu'on voit aujourd'hui, et ce n'est pas bon. Ce n'est pas une bonne façon de gérer ses affaires, ni de consolider l'infrastructure que nous devons maintenir au Canada.

Le président: Je regrette, mais votre temps est écoulé, monsieur Skelly. Vous aurez l'occasion, avant la fin de la séance, à 17h45, de poser d'autres questions mais, pour l'instant, vos cinq minutes sont écoulées.

[Texte]

Mr. Skelly: On a point of order, the two questions I asked about presenting the government documents to the committee were not dealt with by the Minister in his explanation. I wonder if the chairman at some point might put the question of whether he would be prepared to deal with it. Certainly this committee would benefit enormously from those documents, as would other people who will appear before us later.

The Chairman: Mr. Skelly, the Chair is not prepared to put questions at the request of members of the committee. If you have further time allotted to you today or at some future time, you may put the question again if you wish.

We will go on now to Mr. Peterson; five minutes please, Mr. Peterson.

• 1725

Mr. Peterson: Mr. Chairman, thank you very much. Two of my questions have already been asked, I believe, by Mr. Angus, but I have one further question and I also seek a clarification from the Minister on one point for my own purposes.

First of all, I want to ask the Minister if he is suggesting an assurance to the committee of a permanent cap of less than 15% of cost recovery, and that 15% of course based on new or improved fees on current volumes.

Secondly, the question I wanted to ask is about parallel movement within the Department of Transport: Has there been any movement or study parallel with this bill to examine ways of increasing volume? I wanted to find out if the industry users have been participants in that process itself, because I have a concern with certain industries and how those cost-recovery figures will impact on them.

I am concerned with what type of revenue projections you are anticipating in the future from increased volumes, what kinds of studies are being done and that kind of thing. Could you comment briefly on that?

Mr. Mazankowski: To answer the second part of your question first, any proposal which is realistic and practical that can be advanced by this committee or by any witness towards the advancement of efficiency and cost saving and the elimination of waste—naturally, we will look at it. If it means ways and means of increasing volume or whether it means scaling down on services that are being provided but are not necessary, I suspect we are prepared to look at that.

With regard to the other part of the question, we are not talking 15%, we are talking something in the order of less than 15%, but these are the kinds of broad parameters that are now entering our consultation process.

Mr. Peterson: Is there anything going on now, any commissions or studies with respect to looking at ways of increasing volumes? Or is this something that you are prepared to receive from private industry, for instance, if they have an idea? Is there something formal in place currently?

Mr. Mazankowski: Certainly, we would welcome any recommendations or suggestions from private industry. I notice

[Traduction]

M. Skelly: J'invoque le Règlement. Le ministre a omis de répondre aux deux questions que je lui ai posées au sujet des documents à soumettre au Comité. Le président pourrait-il à un moment donné poser la question, car je suis persuadé que le Comité pourrait grandement profiter de ces documents, sans compter qu'ils seraient également utiles aux témoins éventuels.

Le président: Monsieur Skelly, le président n'est pas disposé à poser des questions au nom des membres du Comité. Si vous avez un autre tour aujourd'hui ou une autre fois, vous reposez votre question, si vous le voulez.

Passons maintenant à M. Peterson. Monsieur Peterson, vous avez cinq minutes.

M. Peterson: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est M. Angus, je crois, qui a déjà posé deux de mes questions, mais j'en ai une autre, et j'ai un éclaircissement à demander au ministre pour ma propre gouverne.

Tout d'abord, je tiens à demander au ministre s'il peut nous donner l'assurance que le recouvrement des frais ne dépassera jamais 15 p. 100. Il s'agit bien entendu de 15 p. 100 des nouveaux frais imposés sur les volumes actuels.

Je voulais également demander si le ministère des Transports a fait une étude parallèle au projet de loi pour examiner les façons d'augmenter le volume? Je voulais savoir si les usagers de ces services ont été consultés, car je me préoccupe de l'incidence du recouvrement des frais sur certaines industries.

Je voudrais savoir quelles sont vos prévisions des recettes qui découleront d'une future augmentation des volumes, et quelles études sont en cours. Pourriez-vous faire un bref commentaire sur cette question?

M. Mazankowski: Pour répondre tout d'abord à la deuxième partie de votre question, toute solution réaliste qui peut être proposée par le Comité ou par un témoin pour améliorer l'efficacité et la rentabilité et pour éliminer des pertes, fera bien entendu l'objet d'une étude de notre part. Nous sommes disposés à examiner toute proposition qui vise à augmenter le volume ou à éliminer certains services qui ne sont pas nécessaires.

Pour ce qui est de l'autre partie de la question, il ne s'agit pas de 15 p. 100, mais d'un chiffre inférieur; voilà néanmoins les grandes questions que nous allons examiner lors des consultations.

M. Peterson: A l'heure actuelle examine-t-on les différentes façons d'augmenter les volumes? Seriez-vous disposé à examiner une proposition dans ce sens faite par le secteur privé? Existe-t-il un processus officiel en ce moment?

M. Mazankowski: Il va sans dire que nous serions heureux de recevoir toute recommandation ou toute proposition de la part du privé. D'ailleurs, je constate la présence de beaucoup

[Text]

there are many representatives here in the room. I meet with them on a regular basis and my door is always open.

I have not heard of anything in a profound sense that could be used to turn the volume tap up and get more volume through the seaway, say, for example. But certainly we are prepared to do that and government is prepared to do its role to promote it.

A number of Members of Parliament have, I believe, written to the chairman of the Standing Committee on Transport requesting that we do an analysis and a study of the seaway, something which I welcome. I welcome and value the work of the committee and I hope they will undertake to do some work in this particular area—to look at the short-term, medium-term and long-term future of the seaway.

I am interested to note an article in *The Toronto Star* of Tuesday, January 14, that while some may complain about the fact that seaway tolls are too high and that it is inconvenient and it is not a good system, there was a study done by, I believe, a Chicago firm called the Center for the Great Lakes, which made the observation that the charges on the Great Lakes seaway route are equal to or cheaper than the rates charged for 91% of the goods shipped through ocean ports in the United States of America. They point out that the United States of America only moves 5% of its food, for example, through the seaway.

Another statistic here; between 1979 and 1984, the U.S. government sent an average of 5.2 million tonnes of food assistance overseas, 46% of which originated in the states served by the Great Lakes basin and it was all shipped out through the ocean ports.

So what we are having here is... in summary, this study group said that less than 0.02% of the U.S. military overseas equipment and less than 5% of government food exports are shipped through the Great Lakes seaway. Maybe it might require a combined effort of American and Canadian interests to engage in this kind of an exercise, because I do not know what the precise percentages are here in Canada. I suspect that they are a lot higher than the percentages that have been cited by the study. I think the system is a good system. Perhaps we have to market the benefits and the effectiveness of it in a more positive fashion, and I would hope that perhaps that is something that the committee might address.

• 1730

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Peterson, your time is up. I am now starting round four.

Mr. Robichaud: The shipment of crude oil through the Northwest Passage has the Inuit communities concerned, and I think rightfully so because of the sensitivity of the region. What kind of assurance can the Minister give those communities as to the reaction time and the mechanism that would be in place to protect the environment if ever there were a spill in that area?

[Translation]

de ses représentants dans la salle. Je les rencontre régulièrement, et la porte de mon bureau est toujours ouverte.

Je n'ai pas entendu de proposition concrète visant à augmenter le volume dans la voie maritime, par exemple. Mais le gouvernement est certainement prêt à jouer son rôle dans ce sens.

Je crois savoir que plusieurs députés ont écrit au président du Comité permanent des transports en lui demandant de faire une étude sur la Voie maritime du Saint-Laurent. J'accueille cette initiative très favorablement. J'apprécie beaucoup le travail du Comité et j'espère qu'il entreprendra une telle étude pour examiner l'avenir à court terme, à moyen terme et à long terme de la Voie maritime du Saint-Laurent.

J'ai lu avec intérêt un article dans le *Toronto Star* du mardi, 14 janvier qui disait que même si certains se plaignent du fait que les péages de la Voie maritime sont trop élevés et que le réseau n'est pas très commode, une étude faite par une entreprise à Chicago, qui s'appelle *Center for the Great Lakes*, indiquait que les frais imposés dans le secteur de la voie maritime situé dans les Grands Lacs sont équivalents ou inférieurs à ceux imposés dans le cas de 91 p. 100 des marchandises dans les ports de mer des États-Unis. Cette étude indique également que seulement 5 p. 100 des produits alimentaires des États-Unis sont expédiés par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Permettez-moi de vous citer d'autres statistiques: entre 1979 et 1984, le gouvernement américain a envoyé en moyenne 5.2 millions de tonnes d'aide alimentaire à l'étranger, dont 46 p. 100 étaient produits dans les États qui desservent le réseau des Grands Lacs. Pourtant, toute cette aide a été expédiée par les ports de mer.

L'étude disait en conclusion que moins de 0.02 p. 100 de l'équipement militaire américain est destiné à l'étranger et moins de 5 p. 100 des exportations alimentaires passaient par la Voie maritime des Grands Lacs. Il faudra peut-être un effort de la part des intérêts américains et canadiens pour faire une étude de ce genre, car je ne connais pas les pourcentages exacts ici au Canada. Je pense que les pourcentages seraient beaucoup plus élevés que ceux qui sont cités dans l'étude. Je crois que c'est un bon système. Il va peut-être falloir mieux faire connaître ses avantages et son efficacité, et j'espère que le Comité examinera cette question.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Votre temps est écoulé, monsieur Peterson. Nous commençons maintenant le quatrième tour.

M. Robichaud: Les collectivités inuites s'inquiètent de voir le pétrole brut transiter par le passage du Nord-Ouest. Je crois que ces craintes sont très légitimes, étant donné la vulnérabilité de la région. Le ministre peut-il garantir à ces collectivités l'existence d'un dispositif de protection de l'environnement si jamais il y avait un déversement?

[Texte]

Mr. Mazankowski: That, Mr. Chairman, is something that falls within the aegis of the Arctic Waters Pollution and Prevention Act. I think there are adequate safeguards within that legislation to provide the kind of assurances that I think my honourable friend's people, to which he referred, would require.

I guess that is always a matter of concern, but the requirements are fairly strict in terms of the construction of the vessel, adequate contingency plans, and in terms of assurance that our pollution officers or Coast Guard officials monitor this very, very closely. I can assure him and assure the people for whom he is speaking that this will continue.

The liability and compensation provisions in this particular piece of legislation will certainly add to the effectiveness of the kind of safeguards that we have up there as well.

The Chairman: Thank you. Our next questioner is Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I just have two brief areas that I want to touch on.

Let me start by following up on your comments about the seaway itself. I have had correspondence back from the chairman of the committee indicating that the question of the seaway review will be one of the key items in the first meeting of the steering committee. Assuming that it will happen, would you be prepared to hold off in some way the whole question of clause 4 as it applies to the seaway system until such time as the Transport committee has had an opportunity to review it in its entirety and report back to Parliament and the Minister?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there is lots of flexibility in terms of the enactment of clause 4. All this is is an enabling provision. Until such time as we have a mechanism that is satisfactory to all concerned, the provisions would not necessarily apply. We can pass the bill. The hon. member knows that I am fair and reasonable, and we will not proceed with any kind of a harsh mechanism until we have general agreement in terms of the regime and the mechanism we are looking at.

As I said, we could have just picked a figure out of the air and applied a percentage, and it would have been a lot easier. It would have been cut and dried. But because we recognize the difficulties and the variations across the country, we wanted to be fair to ensure that there was not one sector and one industry being penalized at the expense of another. We hope we can get some positive recommendations and advice from this committee and from the witnesses who appear before it. We must move in this area, not only to reduce the level of expenditures, but also to ensure we can provide sufficient resources to maintain an efficient and effective system, because the funds have to come from somewhere, either from the federal treasury or from the users. What we are trying to do is to bring forth a regime that would bear a more fair relationship to the fact that there are users who get benefits, and that there is a cost that should be allocated thereto.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, cette question relève de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. À mon avis, la loi prévoit suffisamment de garanties pour rassurer la population en question.

Cette question exige une vigilance constante, mais il existe des normes de construction navale très strictes, des plans d'urgence satisfaisants, sans compter la surveillance étroite de nos contrôleurs de la pollution ou de la garde côtière. Je peux assurer le député et ceux pour qui il a posé la question que ces mesures seront maintenues.

Les dispositions de ce projet de loi concernant la responsabilité et l'indemnisation vont certainement accroître les garanties qui existent déjà.

Le président: Merci. Le prochain intervenant est M. Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux questions à soulever.

Permettez-moi de reprendre tout d'abord vos commentaires sur la voie maritime elle-même. J'ai reçu une lettre du président du Comité disant que la voie maritime sera l'une des questions clef qui seront examinées lors de la première réunion du Comité directeur. Si cette étude se réalise, seriez-vous disposés à retarder l'application de l'article 4 à la voie maritime jusqu'à ce que le Comité des transports ait pu approfondir cette question et en faire rapport au Parlement et au ministre?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons beaucoup de souplesse en ce qui concerne l'application de l'article 4. Il ne s'agit que d'une disposition habilitante. Les dispositions ne seront pas forcément applicables avant qu'on trouve un mécanisme qui convienne à tous les intéressés. Nous pouvons adopter le projet de loi. Le député sait que je suis juste et raisonnable, et que nous ne mettrons pas en place un mécanisme sévère sans l'accord de tous les intéressés.

Comme je l'ai dit, on aurait pu choisir un pourcentage arbitraire, cela nous aurait facilité la tâche. De cette façon, tout aurait été décidé d'avance. C'est bien parce que nous reconnaissons les difficultés et les disparités qui existent dans le pays, que nous voulions être justes et nous assurer qu'on ne pénalisait pas un secteur par rapport à un autre. Nous espérons recevoir des recommandations positives de ce Comité suite à ces audiences. Il faut prendre des mesures, non seulement pour réduire les dépenses, mais également pour maintenir l'efficacité du système. Il faut que le financement vienne du Trésor fédéral ou des usagers. Nous essayons de mettre en place un régime qui serait plus juste en faisant payer les usagers qui jouissent de certains avantages.

[Text]

• 1735

Mr. Angus: There is another theory I wanted to raise. Subclause 4.(2) is the section that allows the spreading of costs, in effect, regardless of whether a particular vessel uses that particular service. There are those who interpret that as actually defeating the principle of cost recovery. It allows you, on behalf of the Crown, to in effect impose a tax system-wide. Could you explain to us how you see this particular clause working?

Mr. Mazankowski: I must say, Mr. Chairman and Mr. Angus, I had a little difficulty with that myself, and I am not sure whether I have an adequate explanation. However, they tell me that in order to make the provision effective it is a bit of a legal catch-all phrase that has to be included. I guess you could use an analogy of a body of water where there may be 10 buoys or 10 navigation facilities and one user may argue that he only used one, two or three and so he should just pay for that. Yet collectively, as a system, it is part of the total package, and I guess that is the kind of analogy that sort of outlines what we are up against. We all buy motor vehicle licences. Some of us drive 25,000 kilometers a year; some, 2,500 kilometres a year. We still pay the same price, and I guess that is really the same principle.

Mr. Angus: In some provinces, we do not. Just one final . . .

The Chairman: Mr. Angus, I am sorry; your time is up.

Mr. Angus: Actually it is just a point of order, just to ask the Minister if he would be agreeable to coming back to meet with the committee prior to clause by clause.

The Chairman: I think that is something the steering group can discuss sometime down the road. Mr. Johnson. Five minutes.

Mr. Johnson: My question is to the Minister. I was wondering, Mr. Minister, if your department has a breakdown in ice-breaker cost as regards to the actual cost of rendering ice-breaking services to vessels in their normal pursuit of industry as opposed to costs rendered for search-and-rescue services. I am not expecting an answer now, Mr. Minister. I was just wondering if at some other time—

Mr. Mazankowski: I think that could be provided in a general way, if you could give us a little time.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Mr. Robichaud, you indicated you wanted to put a question.

Mr. Reid: Mr. Chairman, bootlegging on Mr. Johnson's time . . .

The Chairman: All right. Mr. Reid.

Mr. Reid: I would like to follow up on a comment made by the Minister and that of Mr. Angus. Mr. Minister, being one of those who is looking forward to a rather in depth consideration and query with respect to the St. Lawrence Seaway, its continuing declining usage and its increasing costs, do you contemplate, within the confines of this bill and our legislative

[Translation]

M. Angus: Il y a une question que je veux soulever. Le paragraphe 4(2) prévoit des droits généraux, même si tel navire n'utilise pas tel service. Certains prétendent que cette disposition est contraire au principe même du recouvrement des frais. Cela vous permet, au nom de la Couronne, d'imposer une taxe à tous les usagers. Pourriez-vous nous expliquer le fonctionnement de cet article?

M. Mazankowski: Je dois vous dire, monsieur le président, que j'ai eu un peu de mal à comprendre cela moi-même. Je ne suis pas sûr d'avoir une explication satisfaisante. Cependant, on me dit que cette disposition juridique générale est nécessaire par souci d'efficacité. Sur un cours d'eau comportant dix bouées ou dix installations de navigation, un usager qui n'utilise qu'une, deux ou trois de ces installations pourrait prétendre qu'il ne devrait payer que ce qu'il a utilisé. Il faut considérer l'ensemble, et cet exemple illustre bien la nature de nos problèmes. Nous achetons tous des plaques d'automobile, même si certains d'entre nous font 25,000 kilomètres par an et d'autres 2,500. Nous payons tous le même prix, et c'est le même principe qui sous-tend cet article.

M. Angus: Ce n'est pas le cas dans certaines provinces. Une dernière . . .

Le président: Je regrette, monsieur Angus, votre temps est écoulé.

M. Angus: Il s'agit d'un rappel au règlement. J'aimerais demander au Ministre s'il serait disposé à recomparaître devant le comité avant l'étude article par article.

Le président: C'est une question que le comité directeur pourra examiner par la suite. Monsieur Johnson, vous avez cinq minutes.

M. Johnson: Ma question s'adresse au Ministre. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si vous avez calculé le coût du service des brise-glaces comparé à la portion qui s'applique au service de recherches et de sauvetage. Je ne m'attends pas à une réponse immédiate, monsieur le ministre. Peut-être à un autre moment.

M. Mazankowski: Je crois qu'on pourrait vous donner une réponse générale, si vous nous donniez un peu plus de temps.

M. Johnson: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Vous avez indiqué que vous vouliez poser une question, monsieur Robichaud.

M. Reid: Si je pouvais utiliser le reste du temps de M. Johnson, monsieur le président . . .

Le président: Très bien. Monsieur Reid.

M. Reid: Je tiens à donner suite aux commentaires du Ministre et de M. Angus. Je m'intéresse de près à une étude approfondie de la Voie maritime du Saint-Laurent dont l'utilisation baisse tandis que les coûts ne cessent d'augmenter. Dans l'étude de ce projet de loi, prenez-vous en considération le manque de publicité sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

[Texte]

authority, a kind of consideration to the lack of marketing ability of the St. Lawrence Seaway? Previous to the press comments which you are referring to, there was one where in Europe, few users have even heard of our great seaway, and I think there is some lack of marketing that was also evident in years gone by.

• 1740

I am suggesting to you, sir, that we might not be able to do all this inquiry work with respect to the St. Lawrence Seaway in the consideration of Bill C-75, but it still must be done.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thought that with the two breakdowns we had in the St. Lawrence Seaway the whole world heard about it during the course. That is very troublesome, because I think those of us who watch the St. Lawrence Seaway quite closely will know that over the last 25 years loss of time by mechanical breakdown or failure is something in the order of 1%, whereas we lose about 13% or 14% because of bad weather. It is really unfortunate.

The other thing is that if you could talk to our friends the carriers and if they would not be so eager to sue immediately if there is a breakdown, it would certainly reduce our costs substantially. We are running legal costs in the order of \$500,000 dollars a year just to fight our so-called friends, who are very quick to file notices of claim and statements of claim as a result of a breakdown in the seaway.

I think Bill O'Neil has done a good job. He is very highly regarded, not only here in Canada but indeed throughout the whole international maritime community. He has taken delegations over to Europe. I know that one of the purposes of him being active in the IMCO is to be there to sell the seaway.

Yes, tonnage is down, but so is grain production. I think when you have grain production and markets down, it certainly affects the seaway; it affects the whole country. I hope we can count on the good Lord to provide us with sunshine and rain so we can grow more grain . . .

Mr. Angus: At the right times.

Mr. Mazankowski: At the right times—that is right, Mr. Angus—and keep the seaway busy. I know from the standpoint of the steel mills, the operation of the seaway is dependent upon the two-way flow of traffic—iron ore one way and grain the other. It is a unique relationship that I think marries east and west. It marries eastern Canada and western Canada, and it is a tremendous artery, a tremendous waterway. I can assure you, Mr. Chairman and Mr. Reid, that we will be doing whatever we can to not only promote it, but to ensure that it is vibrant and viable and in working order.

The Chairman: Thank you. Your five minutes actually are up, Mr. Reid. I really must go to Mr. Robichaud.

[Traduction]

Avant l'article du journal auquel vous avez fait allusion, un sondage effectué en Europe a révélé que très peu de gens avaient entendu parler de notre grande voie maritime. Il me semble qu'on a également négligé la publicité par le passé.

A mon avis, il ne sera peut-être pas possible d'étudier la voie maritime du Saint-Laurent lors de notre examen du projet de loi C-75. Il faudra quand même le faire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je croyais qu'après avoir été deux fois paralysée la voie maritime du Saint-Laurent s'était fait connaître dans le monde entier. C'est très inquiétant, car ceux d'entre nous qui suivent les activités de la voie maritime du Saint-Laurent savent que depuis 25 ans, seulement 1 p. 100 des pertes de temps sont dues à des pannes mécaniques, alors que 13 p. 100 ou 14 p. 100 sont dues au mauvais temps. C'est très dommage.

De plus, s'il était possible de convaincre nos amis transporteurs de ne pas lancer une poursuite en justice dès qu'il y a une panne, nos coûts seraient considérablement réduits. Nous engageons des frais juridiques de l'ordre de 500,000\$ par an simplement pour lutter contre nos soi-disant amis qui n'hésitent pas à porter plainte dès qu'une panne se produit dans la voie maritime.

Je crois que Bill O'Neil a fait du bon travail. Il a une très bonne réputation, non seulement au Canada mais partout dans la communauté maritime internationale. Il a déjà dirigé des délégations qui sont allées en Europe. S'il joue un rôle actif au sein de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime c'est notamment pour faire de la publicité pour la voie maritime.

Il est vrai que le tonnage a baissé, mais il en est de même pour la production des grains. À mon avis, une baisse de la production des grains a certainement une incidence sur le trafic de la voie maritime, et sur l'ensemble du pays. J'espère que nous pouvons compter sur le Bon Dieu pour nous donner du soleil et de la pluie afin de pouvoir produire davantage de grains . . .

M. Angus: Aux bons moments.

M. Mazankowski: Aux bons moments—vous avez raison, monsieur Angus, et ainsi créer beaucoup de travail pour la voie maritime. Je sais que dans le cas des aciéries, l'utilisation de la voie maritime dépend d'une circulation dans les deux sens—le minerai de fer dans un sens et les grains dans l'autre. Cette relation qui marie l'est et l'ouest est unique en son genre. La voie maritime du Saint-Laurent est donc un cours d'eau formidable. Je peux vous assurer, monsieur le président et monsieur Reid, que nous allons faire l'impossible non seulement pour la promouvoir, mais pour la maintenir en excellent état.

Le président: Merci. Vos cinq minutes sont écoulées, monsieur Reid. Je dois donner la parole à M. Robichaud.

[Text]

M. Robichaud: Serait-il possible d'obtenir le document faisant état des dépenses attribuables à l'industrie de la pêche dans les plus brefs délais afin que le Comité soit mieux renseigné?

Mr. Mazankowski: I will see what I can provide, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. I just have two short questions. It seems, Mr. Minister, to get it clear in my mind so that I can transmit it appropriately to constituents, that you are looking at basically a two-tiered levied system, I take it.

Mr. Mazankowski: It could be three.

Mr. Fulton: It could be three.

Mr. Mazankowski: Or four.

Mr. Fulton: Well, let me deal with two. Part will be sort of like a motor vehicle licence that will go to everything not propelled by oars, and then part of it, the second tier, will be related to through-put tonnage and size of the vessel, I take it. Is that correct—and perhaps one other tier related to region?

Mr. Mazankowski: Those are possible elements that would be taken into consideration, yes.

Mr. Fulton: Okay. The second question is in relation to the charge for rescue and escort. I do not think anyone would fault search and rescue for charging someone who went out drinking beer in the Gulf of Georgia on a flat, calm day and ran out of gas, and a lot of SAR time is spent on that kind of thing.

Mr. Mazankowski: I am glad you recognize that.

Mr. Fulton: But I am wondering, in relation to the vessel that goes out . . . Let us say for example a gillnetter gets in trouble and the only SAR vessel available out of Rupert is the *Darby*, which is a very large vessel with a large crew. If you are talking about cost recovery, is it going to be pro-rated, or how would that be levied? Because we are talking about the licensing charge for all vessels, but then we are talking about a second thing, which is escort in non-life-threatening situations, which I think we should define. We could put our SAR people in a heck of a situation, where someone is rescued on one day in a certain situation and someone is rescued in another and one guy gets charged and the other does not. In your own mind, how have you looked at levying those kind of escort and non-life-threatening SAR situations?

Mr. Mazankowski: I thought I made it clear in my comments at the outset that we were not talking about cost recovery in life-threatening situations. The fact of the matter is that you have put your finger right on it. There is no enabling

[Translation]

Mr. Robichaud: Would it be possible to obtain the document which shows the expenditures relating to the fishing industry as quickly as possible, so that the committee members will be better informed.

M. Mazankowski: J'essaierai de le faire, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. J'ai deux questions très brèves. Il me semble, monsieur le ministre, et je cherche à bien comprendre afin de transmettre cela clairement à mes électeurs, qu'il s'agit d'un régime de contribution à deux niveaux.

M. Mazankowski: Il pourrait y en avoir trois.

M. Fulton: Il pourrait y en avoir trois.

M. Mazankowski: Ou quatre.

M. Fulton: Permettez-moi de parler de deux niveaux. Au premier niveau, il y aurait des frais semblables à ceux qu'on paie pour une plaque d'automobile et qui s'appliqueraient donc à tout navire autopropulsé. Si je comprends bien, on tiendrait compte du tonnage de la cargaison et des dimensions du bateau, n'est-ce pas? Il y a peut-être un autre niveau qui tient compte de la région?

M. Mazankowski: Ce sont là des éléments dont on pourrait tenir compte.

M. Fulton: D'accord. La deuxième question a trait aux frais qu'on impose sur les activités de recherche et d'escorte. Personne ne s'opposerait à ce que les services de sauvetage exigent de faire payer quelqu'un qui est parti en bateau dans le Golfe de la Georgie pour boire de la bière par une journée très calme et qui se retrouve sans assez d'essence pour revenir au port. Les services de recherche et de sauvetage consacrent beaucoup de temps aux incidents de ce genre.

M. Mazankowski: Je suis heureux que vous l'admettiez.

M. Fulton: Mais supposons qu'un bateau de pêche à filet maillant se trouve en difficulté et que le seul bateau de sauvetage qui puisse partir de Prince Rupert soit le *Darby*. C'est un très grand bateau doté d'un équipage important. Comment va-t-on imposer le remboursement des frais? Est-ce qu'il sera proportionnel? Vous avez parlé de frais d'immatriculation qui s'appliqueraient à tous les bateaux. Mais je crois qu'il faut définir en quoi consistent les services d'escorte lorsque des vies ne sont pas en danger. Le personnel de recherche et de sauvetage pourrait se trouver dans une situation très difficile, puisqu'il aurait à secourir un bateau tel jour dans telle situation sans exiger de frais, alors que le lendemain il imposerait des frais. Quelle est votre opinion sur l'utilisation des services de recherche et de sauvetage pour l'escorte et dans les cas où aucune vie n'est en danger?

M. Mazankowski: J'ai cru avoir dit clairement qu'il n'était pas question d'exiger le paiement des frais lorsque des vies sont en danger. Le fait est que vous avez mis le doigt justement sur un problème. Il n'existe pas de disposition habilitante qui

[Texte]

provision to provide for the kinds of incidents—I am glad you said it, I did not—to which you referred. We are going to have to work out a mechanism to provide for some level of cost recovery which in some respects might be irresponsible, in some respects might be considered as taking advantage of a situation, or taking advantage of a free service.

I come from the school where there really is not that kind of free lunch and that kind of free luxury. I am glad that you agree with me on that, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Are we going to get . . .

The Chairman: Thank you very much. I must intervene here. At the outset of our hearings today, the Minister indicated that he wished to leave at 5.45 p.m. However, Mr. Reid also indicated that he had a quick supplementary. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Are you saying, Mr. Minister, that the inquiry which we were asking for with respect to the St. Lawrence Seaway will be contained within the legislative committee's consideration of Bill C-75?

Mr. Mazankowski: No, I certainly do not see why that kind of ongoing study should be confined to Bill C-75. There is nothing exclusive about the St. Lawrence Seaway contained in Bill C-75.

Mr. Reid: That is what I wanted to hear you say.

The Chairman: Thank you very much. On behalf of the committee to want to extend our sincere thanks to Mr. Stewart and to Mr. Mazankowski for giving, if you will pardon the expression, so liberally of his time to be with us here today.

Meeting adjourned.

[Traduction]

couvre le genre d'incidents auxquels vous faites allusion. Je suis content que vous en ayez parlé vous-même et pas moi. Il va falloir trouver un moyen de récupérer les frais dans les cas de négligence où les gens profitent d'un service gratuit.

D'après moi, rien n'est gratuit; il faut donc payer ce genre de services. Je suis heureux de constater que vous êtes d'accord avec moi, monsieur Fulton.

M. Fulton: Est-ce qu'il y aura . . .

Le président: Merci beaucoup. Je me dois d'intervenir, car au début de notre réunion, le ministre a dit qu'il voulait partir à 17h45. Cependant, M. Reid a indiqué qu'il voulait poser une brève question supplémentaire. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Voulez-vous dire, monsieur le ministre, que l'étude que nous demandons au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent se fera dans le cadre de l'étude du projet de loi C-75, par le comité législatif?

M. Mazankowski: Non, je ne vois pas pourquoi ce genre d'étude se limiterait au projet de loi C-75. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui porte exclusivement sur la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Reid: C'est ce que je voulais vous entendre dire.

Le président: Merci beaucoup. Au nom du Comité, je tiens à remercier MM. Stewart et Mazankowski d'avoir montré tant de libéralité, si je puis dire, en nous accordant autant de temps aujourd'hui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard.

Du ministère des Transports:

M. G.R. Stewart, Commissaire adjoint, Garde côtière
canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, January 30, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 30 janvier 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985-1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Elliot Hardey

Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 30, 1986

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Morrissey Johnson, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Witnesses: From the Council of Boating Organizations of Canada: William F. Taylor, Member of the Executive Committee; John J. Mahoney, Counsel to C.B.O.C.; Michael L. Vollmer, Technical Secretary to C.B.O.C. *From the Great Lakes Waterways Development Association:* Donald S. Rothwell, President; A.M. Runciman, Chairman; J.D. Leitch, Vice-Chairman. *From the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.:* J.P. Simard, Secretary-Treasurer; Captain Rosaire Desgagné, President; Ned Bossé, Association Ottawa Representative. *From the Council of Forest Industries of B.C.:* G.E. Bennett, Vice-President, Transportation Committee; R.J. Toporowski, Chairman, Transportation Committee, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Limited.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

The witnesses from the Council of Boating Organizations of Canada made a statement and answered questions.

The witnesses from the Great Lakes Waterways Development Association made a statement and answered questions.

The witnesses from the St. Lawrence Shipowners' Association made a statement and answered questions.

The witnesses from the Council of Forest Industries of B.C. made a statement and answered questions.

At 12:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 JANVIER 1986

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit ce jour à 9 h 35, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Morrissey Johnson, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Témoins: Du Conseil des organismes de navigation du Canada: William F. Taylor, membre du Comité directeur; John J. Mahoney, avocat-conseil auprès du C.O.N.C.; Michael L. Vollmer, secrétaire technique du C.O.N.C. *De Great Lakes Waterways Development Association:* Donald S. Rothwell, président; A.M. Runciman, président; J.D. Leitch, vice-président. *De l'Association des opérateurs de navires du St-Laurent Inc.:* J.P. Simard, secrétaire-trésorier; Capitaine Rosaire Desgagné, président; Ned Bossé, délégué d'Ottawa représentant l'Association. *De Council of Forest Industries of B.C.:* G.E. Bennett, vice-président, Comité des transports; R.J. Toporowski, président, Comité des transports, gérant, Planification des transports, MacMillan Bloedel Limited.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule no. 1*)

Les témoins du Conseil des organismes de navigation du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de *Great West Waterways Development Association* font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de l'Association des opérateurs de navires du St-Laurent Inc. font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins du *Council of Forest Industries of B.C.* font une déclaration et répondent aux questions.

A 12 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, January 30, 1986

• 0936

The Chairman: I would like to call the meeting to order. This is the legislative committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

We have four witnesses before us. The witnesses will have five minutes to present their arguments. They may leave further information with us if they wish. They probably already have.

I would now like to introduce our first witnesses and in advance thank them very kindly for coming this morning to present their views to the legislative committee on Bill C-75: Mr. William F. Taylor, Member of the Executive Committee; Mr. John J. Mahoney, Counsel to CBOC; and Mr. Michael L. Vollmer, Technical Secretary to CBOC. These gentlemen this morning represent the Council of Boating Organizations of Canada. Welcome to the committee.

Mr. John J. Mahoney (Counsel, Council of Boating Organizations of Canada): Thank you, Mr. Chairman, hon. members of the committee.

The Council of Boating Organizations of Canada is an organization consisting of 62 other organizations which speak for the interest of small vessel owners, operators, manufacturers, retailers, and suppliers of support services in Canada. Essentially it represents the whole of boating in Canada; and boating in Canada affects over 50% of the population of this country, involving more than 13 million people. This is a substantially greater proportion of the population than in any other of the world's developed nations.

Almost 50,000 people are employed directly in the manufacturing, retailing, and service sectors of the industry. That is at least as many as, if not more, than the number of people who are directly employed in the large commercial shipbuilding and related services.

Recreational marine manufacturing produces goods for domestic consumption of over \$500 million per year and exports goods to the value of about \$100 million. Recreational boating alone generates \$57.75 million annually in federal sales tax and \$36 million in federal fuel tax annually. I give these statistics to acquaint you with the fact that recreational boating, or boating in general, has become over the past 20 years a very large and important part of the Canadian economy and it affects millions and millions of people.

In the past shipping legislation, essentially through the Canada Shipping Act, has not materially affected boating. There has been a minimum of regulation except in safety, and that regulation has been accomplished through the small vessel

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 30 janvier 1986

Le président: Je déclare ouverte la séance du Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Nous entendrons ce matin quatre témoins. Chacun d'eux aura cinq minutes pour nous présenter son point de vue. Ils pourront, s'ils le désirent, nous laisser des documents. Ils l'ont probablement déjà fait.

Permettez-moi de vous présenter maintenant notre premier groupe de témoins et de les remercier d'être venus ce matin nous présenter leur point de vue sur le projet de loi C-75. M. William F. Taylor est membre du comité exécutif du Conseil des organismes de navigation du Canada; M. John J. Mahoney est avocat du Conseil; M. Michael L. Vollmer en est le secrétaire technique. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

M. John J. Mahoney (avocat, Conseil des organismes de navigation du Canada): Merci, monsieur le président, messieurs les députés.

Le Conseil des organismes de navigation du Canada est composé de 62 organismes membres représentant les intérêts des propriétaires, usagers, manufacturiers, et vendeurs de petites embarcations, ainsi que les fournisseurs de services d'appoint. Le Conseil représente essentiellement tout ceux qui travaillent dans le secteur de la navigation au Canada; et chez nous, la navigation touche 50 p. 100 de la population, soit plus de 13 millions de personnes. C'est un pourcentage beaucoup plus élevé que dans n'importe quel autre pays industrialisé.

Près de 50,000 personnes sont employées directement dans la construction, la vente et les services nautiques, c'est-à-dire au moins autant, sinon plus, que dans les chantiers navals commerciaux et les services connexes.

L'industrie de la navigation de plaisance vend pour plus de 500 millions de dollars par an sur le marché national et la valeur de ses exportations annuelles s'élève à environ 100 millions de dollars. La navigation de plaisance à elle seule rapporte chaque année au trésor fédéral 57,75 millions de dollars en taxes de vente et 36 millions de dollars en taxes sur l'essence. Je cite ces chiffres pour vous montrer que la navigation de plaisance, et la navigation en général, ont pris au cours des 20 dernières années une place très importante dans l'économie canadienne et qu'elles touchent plusieurs millions de personnes.

Autrefois, la Loi sur la navigation qui se résumait essentiellement à la Loi sur la marine marchande du Canada ne concernait pas vraiment la navigation de plaisance. La réglementation était minimale en dehors de la sécurité dont les

[Texte]

regulations to the Canada Shipping Act. That method of doing things allowed for the growth of quite a large number of private-sector organizations, and these acted as self-regulators and educators. Because the main body of the Canada Shipping Act did not affect boating to any appreciable degree, the views of the small vessel community have never really been sought by government.

• 0940

Bill C-75, however, makes a radical change in this policy because, for the first time, it proposes legislation which will directly affect every small boat owner and operator in Canada. For example, it will probably affect all the members of this committee; that is, it will affect you if you own or operate a small boat, if you own a cottage where there is a boat, if you—along with the 13 million or so other Canadians—take part in boating throughout the year.

The basis of the change in policy that is present in Bill C-75 is found in two very important clauses of the bill. The first of these is clause 4, and because clause 4 uses both the word “ship” and the word “vessel”, it will apply not only to registered and licensed craft but even to very, very small vessels which are not now required to be licensed. In other words, it applies even to the operator of a rowboat.

The council is asking that this clause be deleted by the committee. When you consider the universal applicability of clause 4 and when you consider in particular the provisions of proposed subsection 3.1(2) of that clause, which makes it possible to recover costs whether or not that person has used that service, when you consider that this applies even down to rowboats and canoes, then it is also evident that the vast majority of the people who are included in that sector never use a service provided by the Canadian Coast Guard and are not even in a position to use those services. The vast majority of them are located on back lakes or in areas where there simply are no services.

Because of this fact, what we are saying as a council is that clause 4 departs from the principle of cost recovery by government, that principle being based on the theory of user payment. In this case, payment is expected whether or not there is any use, and that payment would have to be by a very large proportion of the Canadian public. It is the council's contention that Parliament should not delegate a taxing power to the Canadian Coast Guard. Because so many people will be affected by clause 4 without getting any benefit from it, clause 4 has become a taxing power rather than a cost recovery in the sense of payment for services rendered.

The second clause of Bill C-75 which makes a radical departure from the past shipping policy is clause 10. Now, the function of clause 10 is to apply Part II of the Canada Shipping Act to all small vessels. In this case, unlike clause 4, the application to very small vessels is accomplished not by using the word “vessel” but by changing the traditional definition of “ship” so that all vessels are included in that definition. So again, you have a clause which affects everybody down to the rowboat on Dow's Lake.

[Traduction]

règlements découlaient des règlements sur les embarcations de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cela a permis la création d'un grand nombre d'organismes privés qui se sont chargés de la réglementation et de l'information. Comme la Loi sur la Marine marchande du Canada ne concernait pas directement la navigation de plaisance, le gouvernement n'a jamais vraiment demandé l'avis des intéressés.

Toutefois, le projet de loi C-75 marque un tournant décisif puisque pour la première fois la loi toucherait directement tous les propriétaires et navigateurs de petites embarcations. Par exemple, elle touchera probablement chacun des membres de ce Comité; c'est-à-dire qu'elle s'adresse à vous si vous possédez ou utilisez un petit bateau, si vous avez un chalet près d'un lac où la navigation est autorisée; si d'une manière ou d'une autre vous faites partie de ces quelque 13 millions de Canadiens qui, dans l'année, font du bateau.

Le tournant que représente le projet de loi C-75 est le fait de deux articles importants. Il y a tout d'abord l'article 4 qui cite les navires et les bâtiments et qui, de ce fait, ne s'appliquera pas seulement aux embarcations immatriculées mais à toutes les petites embarcations pour lesquelles il n'était pas nécessaire jusqu'ici d'obtenir un permis. Autrement dit, l'article s'applique même aux bateaux à rames.

Le Conseil demande au Comité d'éliminer cet article. Si l'on considère que la portée de l'article 4 est universelle et que le deuxième paragraphe de cet article permet d'imposer des droits à une personne, que celle-ci ait ou non bénéficié d'un service de navigation de la garde côtière, et si l'on considère que cela s'applique même aux bateaux à rames et aux canots, il devient très vite évident que cet article touche principalement des gens qui ne font jamais appel à la garde côtière du Canada et qui ne pourraient d'ailleurs pas le faire puisque la plupart d'entre eux font du bateau sur des lacs retirés ou dans des régions qui ne sont pas desservies par la garde côtière.

Le Conseil estime donc que l'article 4 déroge au principe de recouvrement des coûts qui est basé sur le remboursement par les usagers. Ici, les droits sont exigés d'une grande partie du public, sans qu'on tienne compte de l'utilisation réelle des services. Le Conseil estime que le Parlement ne doit pas déléguer de pouvoir d'imposition à la garde côtière. Puisque l'article 4 touche bien des gens qui ne profitent pas des services de la garde côtière, il confère à cette dernière non pas le droit de se faire rembourser les frais de service de navigation, mais bien un pouvoir d'imposition.

Le deuxième article de ce projet de loi qui marque un changement radical de politique est l'article 10. Le but de l'article 10 est de faire appliquer la partie II de la Loi sur la Marine marchande du Canada à toutes les petites embarcations. Cela se fait, non pas en utilisant le mot «bâtiment», comme à l'article 4, mais en modifiant la définition traditionnelle de navire, de façon à englober tous les types d'embarcations. Là encore, l'article concerne tout le monde, jusqu'aux rameurs du lac DOW.

[Text]

Part II of the Canada Shipping Act was originally designed to regulate the professional personnel of large commercial ships. The changes that have been made in the operative provisions of Part II, as amended by Bill C-75, still relate exclusively to professional personnel and govern not only their competence, their training and their qualifications but even their professional conduct, their health and their sobriety. Standards like this were never meant for persons on board recreational vessels, and the provisions of Part II are totally unadaptable to the reality of small vessel operation.

Now, the equivalent of Part II of the Canada Shipping Act for small vessels is now being supplied and has been supplied for many years by the very large number of private sector organizations that make up the Council of Boating Organizations of Canada. And it has been supplied by educational programs that are particularly attuned to the various sort of specialized sectors of boating, and in particular recreational boating, from the specialized courses . . .

• 0945

The Chairman: Excuse me, Mr. Mahoney. I am sorry, I am going to have to interrupt. Unfortunately, you have gone beyond the five minutes, and we have a very, very tight schedule. I apologize for intruding. If you could just sum up very briefly, I would appreciate it very much.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. Those are the two main clauses that we wanted to cover, and of course the three of us are available for any questions you may want to ask. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. The first questioner is from the Official Opposition. Mr. Robichaud, please—10 minutes.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I would like to take this opportunity to thank the witnesses for coming to this committee and making their views known. I am sorry we are so pressed for time and had to cut you off on your summary presentation. I have 10 minutes, though, so feel free to say whatever you feel you should put on record.

My first question will deal, of course, with clause 4. I would like to read to you an answer or words from the Minister:

We are in the process of consulting with all aspects of the industry. We are not going to impose a fee or a tariff that would cripple the industry. We are in the process now of going through this consultation to see what kind of structure and what level may be appropriate.

He goes on to say further that the officials are compiling a list of the people he was going to consult with. Have you been invited to that consultation process?

Mr. Michael L. Vollmer (Technical Secretary, Council of Boating Organizations of Canada): Yes, we have been approached, and in fact we had a listing of the other associations which were being approached individually. The council as such was not approached.

[Translation]

A l'origine, la partie II de la Loi sur la Marine marchande du Canada visait le personnel des grands navires commerciaux. Les changements que propose le projet de loi C-75 aux dispositions pratiques de la partie II continuent de s'appliquer uniquement aux professionnels et régissent non seulement leur compétence, leur formation et leur qualification, mais aussi leur conduite, leur condition physique et leur état de sobriété. Ces normes n'ont pas été établies à l'intention des navigateurs de bateaux de plaisance et les dispositions de la partie II sont tout à fait inadaptées à la réalité des petites embarcations.

L'équivalent pour les petites embarcations à la partie II de la Loi sur la Marine marchande du Canada sont les règlements qu'imposent depuis de nombreuses années un vaste nombre d'organismes privés qui constituent le Conseil des organismes du Canada. Et cela grâce à des programmes éducatifs qui sont axés en particulier sur les divers secteurs spécialisés de la navigation, notamment la navigation récréative, et les cours spécialisés . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Mahoney. Excusez-moi, je suis forcé de vous interrompre. Vous avez malheureusement dépassé vos cinq minutes de temps de parole et nous sommes très pressés. Je suis désolé de devoir intervenir. Pourriez-vous conclure rapidement, s'il vous plaît?

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Ce sont là les deux principales questions dont je voulais traiter et bien entendu, nous sommes tous trois prêts à répondre à vos questions. Merci.

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Le premier intervenant est membre de l'opposition officielle. Monsieur Robichaud, vous avez dix minutes.

M. Robichaud: Monsieur le président, je voudrais saisir cette occasion pour remercier nos témoins d'être venus nous faire part de leur point de vue. Je suis navré que nous n'ayons pas plus de temps et que nous ayons dû couper court à votre exposé. Je dispose de dix minutes et je vous invite à ajouter pendant ce temps-là ce que vous n'auriez pas eu le temps de dire.

Ma première question traite nécessairement de l'article 4. J'aimerais vous citer les propos du ministre:

Nous sommes en train de procéder à des consultations sur toutes les facettes du secteur. Nous n'allons pas imposer de droits ou de tarifs qui pourraient faire du tort au secteur. Nous sommes en train de consulter les intéressés afin de voir quel genre de structure conviendrait et quel niveau s'impose.

Il poursuit, ajoutant que les fonctionnaires du ministère dressent la liste des gens que l'on consultera. Vous a-t-on invités?

M. Michael L. Vollmer (secrétaire technique, Conseil des organisations de navigation du Canada): Oui, nous avons été pressentis et, du reste, on nous a fourni la liste des autres associations qui l'ont été également. Le Conseil n'a pas été pressenti comme tel.

[Texte]

We find this consultation process to be totally at odds with the government's other statements to the effect that this bill represents existing policy. Consultation after the legislation has been introduced we find to be rather putting the cart before the horse. There has been no consultation on this, or in fact any consultation on clause 10, with the people who are being affected.

Mr. Robichaud: So you would like to meet with the Minister as a body that could contribute to the bill.

Mr. Vollmer: I would suggest that we would like to meet with the Minister to contribute to the bill, but if the bill is discussed and/or passed before the consultation takes place, then we are doing nothing.

Mr. Robichaud: I am sure, Mr. Chairman, it was not the intention of the Minister to hold consultations after the bill had gone through, was it?

Mr. Vollmer: Yes, it was.

The Chairman: I am sorry, I am not here to interpret the Minister's statements of last week.

Mr. Forrestall: That is right.

The Chairman: Mr. Forrestall has indicated in the affirmative. Mr. Angus also in the affirmative.

Mr. Robichaud: That consultations would be held after the fact?

Mr. Forrestall: That is right. The vast majority of the matters contained in the amendments to Bill C-75 are matters that have been before Parliament, some ranging as far back as eight years ago. There is no aspect of this bill that has not been widely discussed. Clause 4 gives enabling authority or power to the Minister to do certain things. What to do with that enabling authority will certainly be the subject-matter of very close consultation with all aspects of the shipping and boating industry in Canada. I think that was clearly the intention of the Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. If you would continue, Mr. Robichaud, with your questioning, please.

Mr. Robichaud: I would not want to put you on the spot, but I am sure you do not agree with that statement, or do you?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, Mr. Robichaud, thank you very much for asking that question. No, we do not agree with that.

[Traduction]

Nous pensons que les démarches pour la consultation sont tout à fait contraires à d'autres déclarations du gouvernement voulant que le projet de loi contienne la politique déjà en vigueur. Une fois que le projet de loi a été déposé, les consultations équivalent à mettre la charrue avant les boeufs. Il n'y a donc pas eu de consultation préalable et, en fait, on n'a absolument pas parlé de l'article 10 avec les gens qu'il concerne.

M. Robichaud: Vous voudriez rencontrer le ministre en tant qu'organisation, car vous avez une contribution certaine à offrir dans le cas de ce projet de loi, n'est-ce pas?

M. Vollmer: Nous aimerions rencontrer le ministre pour apporter notre contribution au projet de loi, mais si ce dernier est étudié et/ou adopté avant que nous n'en ayons l'occasion, ce sera trop tard.

M. Robichaud: Monsieur le président, je suis sûr que le ministre n'a pas l'intention de procéder à des consultations une fois que le bill aura été adopté, n'est-ce pas?

M. Vollmer: J'en suis sûr également.

Le président: Excusez-moi. Mon rôle n'est pas d'interpréter les déclarations que le ministre a faites la semaine dernière.

M. Forrestall: Très juste.

Le président: M. Forrestall est d'accord avec moi. M. Angus également.

M. Robichaud: Autrement dit, les consultations se dérouleraient une fois que tout serait fini?

M. Forrestall: C'est cela. La grande majorité des questions sur lesquelles les amendements du Bill C-75 portent ont déjà été présentées au Parlement, et dans certains cas, c'était il y a huit ans. Il n'y a rien de nouveau dans ce bill. L'article 4 donne au ministre le pouvoir d'exercer son autorité dans certains cas. La façon dont le ministre exercera son pouvoir fera certainement l'objet de consultations étroites avec les représentants de tous les secteurs de l'expédition et de la navigation au Canada. Je pense que c'est nettement l'intention du ministre.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Robichaud, poursuivez.

M. Robichaud: Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais je suis sûr que vous n'êtes pas d'accord. Est-ce que je me trompe?

M. Mahoney: Monsieur Robichaud, je vous remercie. Non, nous ne sommes pas d'accord.

• 0950

What is happening here is that there has been consultation, although not with our organizations, on some of the main features of this bill, going back over a number of years. The main features of this bill, the parts that deal with commercial shipping, are mainly concerned with international conventions.

Même si nos organisations n'y ont pas participé, il y a quand même eu des consultations sur les principaux enjeux du projet de loi, et cela remonte à plusieurs années. Les principaux enjeux du projet de loi—les sections qui traitent de l'expédition commerciale—supposent l'intervention de conventions internationales.

[Text]

All of this is well understood. Those principles have been established over a period of years, but the government has chosen this opportunity to insert in that kind of a piece of legislation some issues of domestic policy—namely, clauses 4 and 10—which totally change the whole approach of shipping law in this country from law which regulates commercial shipping to law which regulates not only commercial shipping but also recreation and sport, giving it an entirely different complexion. There has been no consultation whatever on those points.

Mr. Robichaud: I see in a supplement to the presentation you have made that you recommend that clause 4 be deleted totally. You say that you represent 62 other associations. Do they all feel the same way about this clause?

Mr. Vollmer: The council has in fact in a previous document entitled *Review of the Small Vessel Regulations* suggested that the members of the council are perfectly willing to pay for services rendered. We have discussed vast improvements, for instance, to the licensing system to provide some utility to the owners and lenders and people involved in the marine industry.

We are not objecting to fees for lockage. We are not objecting to fees for dockage. We are objecting to a general tax which may be applied to a fellow in a canoe operating on a lake where there is no chart, no Coast Guard, no other vessels, and no service is rendered.

We feel that the principle of paying for services is a very legitimate consideration, but proposed subsection (2) by definition says that you can charge whether a service is rendered or not. We object to that. That is a tax.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I appreciate your remarks today as well as the information you provided the committee well in advance of the hearings in fact being called.

When we heard from the Minister last Thursday, he indicated that he was prepared to offer some amendments at some point in the process that he felt would alleviate some of the concern. I would like to read to you the section where he was speaking about clause 4:

I am prepared to rectify it by including in clause 4 the requirement to publish a copy of any proposed regulation setting out charges in *The Canada Gazette* at least 90 days prior to the proposed effective date of introduction. The review provision would invite any interested person or group with reason to believe that proposed charges would be prejudicial to the economic viability of the marine industry and other users of the marine infrastructure to make objections about the changes. One option would be to refer these objections to a person, or agency, for investigation, including the holding of public hearings. The resulting recommendations would then be made to the Minister of Transport.

[Translation]

Tout cela est très bien compris. Ces principes ont été établis au fil des ans mais le gouvernement a choisi cette occasion-ci pour inclure dans ce projet de loi certains enjeux internes, comme en témoignent les article 4 et 10. Cela change complètement la portée de la législation sur l'expédition au Canada qui, désormais ne vise plus uniquement l'expédition commerciale, mais également la navigation récréative et sportive; si bien que le tout a dorénavant une saveur tout différente. Il n'y a eu aucune consultation sur ces questions-là.

M. Robichaud: Je remarque dans une annexe à votre exposé que vous recommandez que l'article 4 soit retiré. Vous dites que vous représentez 62 associations. Sont-elles toutes du même avis que vous?

M. Vollmer: Dans un document déposé plus tôt et intitulé *Revue des règlements concernant les petites embarcations*, le Conseil a effectivement affirmé que ses membres étaient tous disposés à verser des honoraires pour l'obtention de services. Nous avons parlé d'améliorations majeures par exemple au régime des permis pour que cela soit utile aux propriétaires et au bailleurs de fonds comme à ceux qui participent au secteur.

Nous ne sommes pas opposés à l'imposition de droit de mouillage ou de passage d'écluses. Nous nous opposons à l'imposition d'une taxe universelle que l'on percevrait auprès d'un propriétaire de canot qui s'en sert sur un lac où il n'y a pas de service cartographique, pas de garde côtière, et pas d'autres navires, c'est-à-dire où il n'y a rien du tout.

Nous pensons que le principe des droits imposés pour les services rendus est tout à fait légitime mais le projet de paragraphe (2) dit par définition que l'on peut imposer des droits, que le service soit offert ou non. Nous nous opposons à cela. C'est l'équivalent d'une taxe.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, bienvenus. Je vous remercie des remarques que vous avez faites aujourd'hui et des renseignements que vous avez fournis d'avance au Comité.

Quand nous avons entendu l'exposé du ministre, jeudi dernier, nous avons appris qu'il était disposé à faire des amendements qui, selon lui, devaient apaiser vos inquiétudes. J'aimerais vous lire ce qu'il avait à dire au sujet de l'article 4:

Je suis disposé à redresser la situation en incluant à l'article 4 l'exigence de publier copie de tout règlement proposé visant à imposer des droits et ce dans *La Gazette* du Canada, au moins 90 jours avant la mise en vigueur. Selon la disposition de révision, on inviterait à se faire entendre toute personne ou tout groupe visé qui aurait des raisons de penser que les droits envisagés pourraient menacer la viabilité économique du secteur de la navigation et d'autre part, tous ceux qui se servent de l'infrastructure de navigation pourraient faire valoir leurs objections concernant les modifications envisagées. On pourrait saisir une personne ou un organisme des arguments présentés et cette dernière ou ce dernier ferait enquête, voire tiendrait des audiences

[Texte]

Does that help?

Mr. Mahoney: I attended the hearing last week and I heard what the Minister had to say. The part he had to say that was new was the indication of a possibility that there might also be a public inquiry requirement of some kind.

As far as the Council of Boating Organizations is concerned, we think this would be an improvement on clause 4, but it would not do away with the gross injustice of clause 4, which charges people with something they do not use.

On the question of that kind of provision, we think, as we tried to make evident in the supplement to our brief, that those publication requirements, including the public inquiry addition to it, which hopefully will be made, should be added to a number of the existing clauses in the legislation—and should be added in some places where they do not now exist. We have outlined those in the supplement to our brief.

• 0955

Mr. Angus: About subclause (2), the one that allows the Minister to spread the charge around; if that particular aspect of the clause were no longer there, would your organization still object to the main part, which is the open-ended cost recovery, regardless of what this Minister has stated about his ceiling of 15%? We know if it is in the hands of a Minister in another government down the road, if it is not controlled by legislation, then he can apply for any kind of rate increase and push it through if he needs it. How would you feel if we dropped subclause (2) but left the main clause intact?

Mr. Mahoney: I would like to say, Mr. Angus, that we could agree with that, but I have to say, unfortunately, that clause 4 is not administratively workable from the government's point of view unless subclause (2) is there, because the only way you can impose the first part of clause 4 and include such matters as dredging and aids to navigation is through a licensing and registration system, which already exists. Although the licensing system is just an excuse for licensing—it does nothing for the boater—that already exists. The only way you can impose those kinds of charges which are in the first part is through that licensing system.

As soon as you do that, you then start applying it—you must be applying it, de facto—to people who are not using the service. At the very minimum, you would have to be charging them for the administrative cost of moving all that paper around.

Mr. Angus: What if—and I am just searching for options here, because you are the first group that has come before us—if recreation vessels, whatever that broad definition really means, were exempted from clause 4, would that answer your concerns, or would it just put all of the problems onto the commercial side?

Mr. Vollmer: That is a rather broad approach, and one that we, as taxpaying citizens, would probably find difficult to accept, because in fact we do use some of the services and are

[Traduction]

publiques. Les recommandations qui en découleraient seraient ensuite présentées au ministre des Transports.

Cela vous aiderait-il?

Mr. Mahoney: J'étais présent à la dernière réunion et j'ai entendu les propos du ministre. Ce qui était nouveau, c'est qu'il a parlé de la possibilité de faire une enquête publique, ce qui serait une exigence éventuellement.

Dans l'optique du Conseil des organisations de navigation, cela améliorerait l'article 4, mais n'aplanirait pas pour autant l'injustice criante qu'il contient, c'est-à-dire la possibilité d'imposer des droits à des gens pour un service qu'ils ne reçoivent pas.

Comme nous essayons de l'établir dans l'annexe à notre mémoire, ces exigences de publication, y compris l'éventuelle enquête publique, devraient être contenues dans d'autres articles de la loi actuelle et devraient être ajoutées dans certains cas où il n'y a encore rien. Nous en parlons de tout cela dans l'annexe à notre mémoire.

Mr. Angus: Concernant l'alinéa 2) qui permet au ministre de répartir les droits en question; si cet alinéa était supprimé, votre organisation s'élèverait-elle toujours contre le principe de recouvrement qui constitue l'essentiel de cet article, en dépit de ce que le ministre a dit concernant un plafond de 15 p. 100? En effet, si le plafond n'est pas fixé par voie législative, la ministre pourrait éventuellement imposer une hausse des droits bien au delà de ce plafond. Que diriez-vous donc si on supprimait l'alinéa 2) en laissant le reste de l'article en l'état?

Mr. Mahoney: En principe, nous serions d'accord; mais du point de vue du gouvernement, il serait impossible d'appliquer l'article 4 en l'absence de l'alinéa 2), la façon de mettre en oeuvre la première partie de cet article, y compris les travaux de draguage, les aides à la navigation etc. étant le système de permis et d'enregistrement tel qu'il existe actuellement. Donc, même si l'actuel système de délivrance de permis n'est d'aucune utilité pour les plaisanciers, c'est l'unique moyen qui existe pour mettre en oeuvre la première partie de l'article 4.

Or, dans le cadre de ce système, on serait obligé d'imposer ces droits aux personnes qui ne profitent pas de ce service, ne serait-ce qu'en les faisant payer pour les frais administratifs.

Mr. Angus: Si les embarcations de plaisance étaient exemptées des dispositions de l'article 4, est-ce que vous seriez satisfait, ou est-ce que cela aggraverait la situation de la navigation commerciale?

Mr. Vollmer: Je ne pense pas que ce soit une solution acceptable car nous sommes tout à fait disposés à payer pour les services que nous utilisons. Par contre, l'exemption pourrait

[Text]

willing to pay for some of the services. The exemption approach, however, is exactly the approach we are willing to look at in clause 10, which applies very broad commercial provisions to all vessels in Canada. The previous exemptions for pleasure craft, water taxis, and small workboats we feel are critical in that particular area.

About the size of the fleet we are discussing here, there is a tremendous temptation to try to apply a universal tax because the fleet of pleasure boats in Canada is about 2.3 million boats, as contrasted with about 35,000 commercial and fishing boats. There are 13 million Canadians who engage in this. Some 100 million times a year they go out boating. To try to apply very, very broad taxing powers on this for services which do not exist in 90% of the boating waters in Canada is ludicrous.

To exempt us, however, from specific services would not be fair. Ideally, if we were exempted it would be a wonderful thing, but it would not be fair.

Mr. Reid: Mr. Taylor, coming from that part of the country from which I do, I recognize the growth in the use of small craft on inland waterways. The same problem arises with small craft harbours and the maintenance of these as is now before us with the growing numbers of small craft all across this country. You have pointed out, Mr. Taylor, that even as small craft you have to bear a cost, a fair and reasonable share of the maintenance and upkeep of facilities you use. I think that is the proposition of your brief, is it not?

• 1000

Mr. William F. Taylor (Member of the Executive Committee, Council of Boating Organizations of Canada): Yes, we agree with that. In fact, we are paying a share through a cost per foot to use those harbours in particular, and we would assume that cost also equates to the dredging necessities to build those harbours. So we do pay, at that particular point, for the use of that harbour.

Mr. Reid: Recognizing the wide range of crafts and people you represent, have you made any consider your portion of maintenance and upkeep?

Mr. Vollmer: As Mr. Mahoney pointed out, we contribute some \$57 million in federal sales tax on new goods purchased annually. Recreational boating is somewhere in the neighbourhood of \$2.5 billion in annual expenditures. Certainly, there is a tax being charged on all this. Fifty thousand people are employed in the industry, paying taxes. The general provisions, the money we are currently contributing, is very, very extensive in my view. We can identify very easily several hundreds of millions of dollars in revenue being generated solely by a sport.

The question of the cost of maintaining the harbours is one I am sure Fisheries and Oceans can answer. We recognize that many of these harbours have an extremely long life-span, and I would hate to amortize the dredging and sea walls over a couple of hundred years but . . .

[Translation]

s'appliquer à l'article 10, lequel applique des dispositions commerciales générales à toutes les catégories d'embarcation. Or, à notre avis, les exemptions existantes pour les embarcations de plaisance, les bateaux-taxi et les petites embarcations utilisées pour le travail sont tout à fait essentielles.

C'est le nombre même de bateaux de plaisance qui s'élève à 2,300,000 au Canada alors qu'il n'y a que 35,000 bateaux commerciaux et de pêche qui fait que l'imposition d'une taxe universelle est tellement tentante. Il y a 13 millions de plaisanciers au Canada qui utilisent leurs embarcations environ 100 millions de fois par an. Il est tout à fait ridicule d'imposer des droits pour des services qui n'existent pas sur 90 p. 100 des lacs et cours d'eau du pays.

Par contre, il serait tout aussi injuste de nous exempter de certains services dont nous profitons. Ce serait sans doute fort agréable, mais ce ne serait pas juste.

M. Reid: Je viens justement d'une région du pays où j'ai pu constater la croissance rapide du nombre de petites embarcations de plaisance. L'entretien des ports pour petites embarcations pose d'ailleurs le même problème que la croissance du nombre de bateaux de plaisance. Si j'ai bien compris, vous êtes d'avis que les propriétaires de petites embarcations doivent payer la juste part des frais d'entretien des installations qu'ils utilisent?

M. William F. Taylor (membre du comité exécutif, Conseil des organismes de navigation du Canada): Oui, nous sommes d'accord avec ce point de vue. Nous payons d'ailleurs d'ores et déjà une partie de ces frais sous forme de droits de quai calculés à autant par pied, ce qui comprend sans doute également les frais de dragage. Donc, nous payons déjà pour l'utilisation des ports.

M. Reid: Puisque votre organisation représente toutes sortes d'usagers, avez-vous essayé d'établir le coût d'entretien de ces installations et quelle serait à votre avis la part qui devrait vous incomber?

M. Vollmer: Ainsi que M. Mahoney l'a déjà signalé, nous payons environ 57 millions de dollars par an de taxes de vente fédérales, la navigation de plaisance représentant des dépenses annuelles de l'ordre de 2.5 milliards de dollars. Les 50,000 personnes qui travaillent dans ce secteur paient des impôts et des taxes. Donc, nous contribuons un montant important au budget de l'État, montant qui doit s'élever à mon avis à plusieurs centaines de millions de dollars par an.

Le ministère des Pêches et Océans devrait pouvoir vous donner les chiffres exacts quant au coût d'entretien des ports pour petites embarcations. Comme certains de ces ports peuvent durer très longtemps, il est évident qu'on ne peut pas amortir les frais de dragage et de construction de digues sur des centaines d'années, mais . . .

[Texte]

Mr. Reid: Mr. Chairman, to the witnesses, I do not want to be misunderstood. We recognize the great economic value of tourism and the recreational use that goes with it. I experience that right at home, so I am not going to be side-tracked by this position. I am suggesting to you that you have said all of us have to pay a fair and reasonable share in this great country of ours for the recreational uses we enjoy.

Now, apart from clause 4, if there is no enabling clause how are you going to be fixed fairly with such charges? I want you, in these few minutes that are left to me, to set out what you consider specific charges that might be charged against you in a fair and reasonable manner.

Mr. W. Taylor: We are now paying a rate per foot to use small harbours. We are now paying a rate per vessel to use the heritage canals. We are now paying sales tax, and we are now paying fuel tax and the other associated taxes. But if we are required to pay on a general basis for the use of a small 15-foot sailboat on a land-locked lake to support facilities built in Toronto Harbour, then that becomes an inequitable assessment of costs. The individual who is berthing his boat in Toronto or Owen Sound or St. Catharines or Oshawa or at Lake Deschêrne, wherever it may be, is in fact paying those costs because he is a direct user.

What we are saying is that we are not averse at all to paying those costs, as they apply to us, in an equitable fashion. Now, I fully realize that you cannot recover the full cost of operating the Rideau Canal, and we have discussed this at great length. But I think the problem with costs can be amplified by the Rideau Canal in that a fee was set and it is set in the legislation to support that canal. Years go by with no increase, and then suddenly the government deems it necessary at the last moment to increase the rates by 200% or 300%. If a charge is going to be laid, the charge has to be placed in such a way that it will grow with inflation, if it should, and also with deflation should deflation take place.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Taylor, let us then combine clause 10 and your objection to clause 10 with licensing and controls, and perhaps relate that to clause 4 as well. We have emphasized this morning the great growth there is in that segment of our recreational use of boating.

• 1005

If there were no licensing regulation, do you feel there should be and could be the controls that are necessary, and which I think you in your brief also indicated are necessary? How can we maintain and effect that kind of control and management in this growing industry?

Mr. Vollmer: There is a tendency to confuse—and perhaps I can help clarify this—the difference between operator licensing and vessel licensing. The funds generated either through a vessel licensing scheme or through vessel registration are one thing. The question of control over the recreational fleet is another. The small vessel fleet is governed in many cases by law similar to that which governs commercial shipping. The collision regulations are designed for the orderly progress of vessels on a body of water. They are very important and we are not suggesting an exemption from them.

[Traduction]

M. Reid: N'allez surtout pas croire que je sous-estime l'apport du tourisme et de la navigation de plaisance, car je viens d'une région où ceci est pratiqué à une grande échelle. Mais vous avez dit vous-même que nous devons tous payer une part raisonnable des installations de plaisance dont nous bénéficions.

En l'absence d'une clause habilitante, je ne vois pas très bien comment on pourrait lever ces droits. Pourriez-vous me dire quels seraient à votre avis des droits raisonnables pour les plaisanciers?

M. W. Taylor: Nous payons des droits pour l'utilisation des ports pour petites embarcations calculés selon le nombre de pieds de quai utilisés. Nous payons également lorsque nous naviguons sur les canaux historiques. De plus, nous payons les taxes de vente, les taxes sur le carburant etc. Par contre, obliger une personne faisant de la voile sur un lac intérieur à bord d'un petit voilier de 15 pieds à payer pour les installations portuaires de Toronto serait tout à fait injuste. Les plaisanciers qui mouillent leur embarcation à Toronto à Owen Sound, à St. Catharines, à Oshawa ou au Lac Deschêrne paient d'ailleurs en tant qu'usagers.

Nous sommes donc tout à fait d'accord pour payer notre juste part de ces frais. Il est par ailleurs impossible de recouvrer la totalité des frais d'exploitation du canal Rideau. Les choses se corsent lorsque les frais d'utilisation du canal Rideau, fixés il y a des années, et restés depuis lors inchangés, sont brusquement augmentés de 200 ou 300 p. 100. Ces droits devraient à notre avis fluctuer avec l'inflation, et donc éventuellement baisser en cas de déflation.

M. Reid: Passons maintenant à vos objections à l'article 10 traitant de la délivrance de permis et de contrôle. On a répété à plusieurs reprises ce matin que la navigation de plaisance était en pleine expansion dans notre pays.

En l'absence de modalité pour la délivrance de permis, comment proposeriez-vous que l'on contrôle ce secteur en pleine expansion?

M. Vollmer: On a trop souvent tendance à confondre les permis délivrés à l'utilisateur du bateau par opposition à l'enregistrement du bateau lui-même. Il faut en effet faire une distinction entre les fonds recueillis grâce à l'enregistrement des bateaux d'une part et le contrôle de la navigation de plaisance de l'autre. Cette dernière est en général régie par les mêmes lois qui régissent la marine marchande. Ainsi, les règlements en matière d'abordage destinés à faciliter la navigation sur les cours d'eau sont très importants et il n'est pas question d'en exempter qui que ce soit.

[Text]

Clause 10, however, attempts to apply very broad standards of competency to small vessel operators. Part II of the Canada Shipping Act is designed solely for the operation of big ships on big bodies of water. If in fact a problem exists—and I will touch on this in a minute—and recreational boating needs controls, you would have to multiply Part II of the Canada Shipping Act a hundredfold to cover the types of vessels being operated in the small vessel fleet and the areas they are operated in.

As for the question of need for control, the 100 million boating occasions annually in Canada generate a very small number, in real terms, of fatalities, of incidents the Coast Guard may refer to. Boating in fact is an area which has been self-governed. We are not objecting to the education of boaters, but rather the imposition of a completely inappropriate...

Mr. Reid: I wanted you to differentiate, and you have already pointed out the difference between vessel licensing and operating and management control licensing. Your objection to clause 10 is because so many of these people you represent you feel do not come under the regulatory requirements for master seaman qualifications. But do you suggest there have to be some operator qualifications in some of the people or some of the sizes of the vessels you represent? And where do you have the cut-off? The cut-off point is the oarsman or a motorized vehicle or whatever. And be reasonable with this now, sir, because you are going to have to come to a position on which types of vessels are required to share in the maintenance and upkeep, which types of vessels should be subject to this kind of operative qualification.

Mr. Mahoney: What you say makes a great deal of sense; but it is something which is now being accomplished. It has been accomplished for many years. It is true that people operating different types of vessels need to know different things. That is a matter of education. It has been dealt with for many years. It is being dealt with by a number of organizations: Canadian Power Squadrons, for example, the Canadian Yachting Association, the canoe associations. There are at least 10 organizations within the Council of Boating Organizations which operate training programs, educational programs, in effect to qualify people...

Mr. Reid: There is a power squadron in St. Catharines too. But I want to know what kind of classification of vessels.

Mr. W. Taylor: To get into classification of vessels, it depends entirely on where you are sailing. If you happen to have a board sailer or a windsurfer, to use the commercial name, and you are on a land-locked lake, you may not have a problem. But if you are windsurfing in English Bay or on the outer reaches of Toronto Harbour or what have you, there is a completely different kind of problem. You can transport that windsurfer on the top of your car. Because you can use it on your lake, you cannot use it in Toronto, in St. Catharines. That is the kind of problem that relates to that particular question you have asked.

[Translation]

Mais l'article 10 vise à imposer des normes de compétence très strictes aux usagers de petites embarcations. La partie II de la Loi sur la marine marchande du Canada vise exclusivement la navigation de bateaux de gros tonnage sur les principaux cours d'eau. S'il fallait contrôler la navigation de plaisance, on serait obligé de centupler les dispositions de la partie II de la Loi sur la marine marchande du Canada afin de tenir compte des différents types d'embarcations de plaisance en usage sur nos eaux.

Pour ce qui est la nécessité d'instaurer certains contrôles, les 100 millions de sorties annuelles des plaisanciers ne provoquent qu'un nombre très réduit d'accidents mortels pour lesquels la garde côtière pourrait éventuellement intervenir. Jusqu'à présent la navigation de plaisance s'est réglementée elle-même. Nous ne sommes pas contre une campagne d'information destinée aux plaisanciers mais contre l'imposition...

M. Reid: Vous venez vous-même de faire la distinction entre l'enregistrement des bateaux et le contrôle au moyen de ces enregistrements. Vous êtes, semble-t-il, contre l'article 10 parce qu'à votre avis la réglementation s'appliquant aux capitaines et marins ne devrait pas s'appliquer à la majorité des plaisanciers. Ne pensez-vous pas néanmoins que certains plaisanciers naviguant à bord d'embarcations d'un certain calibre devraient pourtant satisfaire à certaines normes de compétence? On pourrait par exemple décider d'en exempter les embarcations à rames ou les petites embarcations à moteur. Il s'agit d'être raisonnable et de décider quelle catégorie de plaisanciers seront tenus de contribuer à l'entretien des installations portuaires ainsi que répondre à certaines normes de qualifications.

M. Mahoney: Ce que vous dites est tout à fait raisonnable et d'ailleurs appliqué depuis de nombreuses années. Il est tout à fait évident qu'on doit connaître différentes choses en fonction du type de bateau sur lequel on navigue. C'est une question de formation, laquelle est assurée par diverses organisations, entre autres la *Canadian Power Squadrons*, l'Association canadienne du yachting et les associations de canoe. Nous avons une dizaine d'organisations au sein de notre association qui offrent des programmes de formation aux plaisanciers.

M. Reid: Nous avons une filiale de la *Canadian Power Squadrons* à St. Catharines. Comment est-ce que vous proposeriez de classer les bateaux?

M. W. Taylor: Tout dépend de l'endroit. Si l'on fait de la planche à voile sur un petit lac intérieur, ça ne pose aucun problème. Par contre, si on fait de la planche à voile à English Bay ou dans le port de Toronto, la situation est toute autre. On peut transporter une planche à voile sur le toit d'une voiture. Tout dépend donc de l'endroit.

[Texte]

We in CPS educate over 10,000 boaters a year, as well as CYA and others; all of the canoe associations. We are striving to solve the problem. But the problem we are talking about is exactly the same problem person who drives our cars. No matter how well we educate or do defensive driving, he is still going to get into trouble—and I say “he” because it is he. He is the 18- to 25-year-old, with alcohol involved. It is a social problem and these regulations that are being put in place cannot resolve that. We, the private educational institutions that are involved in water safety—be it the Canadian Red Cross Society or the Canadian Yachting Association or ourselves, the Canadian Power Squadron—recognize that. We are trying desperately, along with the Coast Guard, to strive to find some way and means to break into that unfortunate hard shell of that 18- to 25-year-old.

• 1010

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid, your time has expired. We now have a few minutes for round two, the concluding round. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Is it not a fact that a small vessel got involved with a large ferry in the harbour at Vancouver and caused considerable damage?

Mr. W. Taylor: Sir, I just read in *Pacific Yachting* the happenings of how that occurred and I can understand how the operators were at fault, both the ferry operator and the small vessel operator. We have to remember one thing: There are risks involved in operating any kind of vessel on the water. There are risks involved in driving your car on the highway. I think in the final result, notwithstanding the 15 recommendations that the Coroner's Court put forth, some of which have been repetitive throughout all marine accidents in Canada, both of those operators bore a degree of fault, and that fault is explained in the collision regulations. Educating that boater would not have saved that problem.

Mr. Dantzer: Should that boater not be responsible for some of the costs involved?

Mr. W. Taylor: He is, and that is why he buys insurance, sir.

Mr. Dantzer: How about the Coast Guard costs and things of that nature?

Mr. W. Taylor: I pay taxes and am protected for fire and peace security. I think the Coast Guard cost, the search and rescue costs... I think it is part of my corporate Canadian responsibility to provide to those persons who are using the service. Even the Coast Guard is not suggesting that life-threatening problems should be recovered. There is a situation where non-life threatening—the new towing policy that the Coast Guard has put in place is to try to extricate the Coast Guard from the American syndrome of, if in trouble, call the Coast Guard.

Mr. Dantzer: I would also like to pursue for a moment some of the things you talked to Mr. Reid about. We all know—I live in a lake country too—the number of accidents and deaths of people on boats and water skis. It is increasing dramatically.

[Traduction]

Nos associations offrent des cours de formation à plus de 10,000 plaisanciers par an. C'est un problème que nous cherchons tous à résoudre mais qui ne diffère guère de celui auquel sont confrontées les personnes qui conduisent une voiture. En effet, malgré tout les cours qu'on leur offre, les jeunes gens—car ils s'agit bien d'eux—âgés de 18 à 25 ans qui boivent de l'alcool avant de conduire constituent un grave problème. Il s'agit d'ailleurs d'un problème social qui ne sera pas résolu par voie de règlements. Toutes les associations privées qui s'occupent de cette question vous diront la même chose; entre autres, la Société canadienne de la Croix-Rouge, *The Canadian Red Cross Association*, la *Canadian Power Squadron* et notre propre Conseil. Nous faisons tous des efforts, de concert avec la garde côtière, pour essayer de convaincre les jeunes gens de 18 à 25 ans de se comporter autrement.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Vous avez épuisé votre temps, monsieur Reid. Il nous reste encore quelques minutes pour le dernier tour. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Il me semble qu'une petite embarcation a heurté un *ferry boat* dans le port de Vancouver et causé pas mal de dégâts. C'est bien le cas?

M. W. Taylor: J'ai justement lu un article à ce sujet dans le *Pacific Yachting*, article selon lequel le capitaine du *ferry boat* aussi bien que le plaisancier étaient tous deux en défaut. Il ne faut pas oublier en effet que naviguer à bord de n'importe quel type d'embarcation présente certains risques. La même chose est vraie d'ailleurs lorsqu'on conduit une voiture sur une autoroute. Malgré les 15 recommandations du coroner, que l'on entend d'ailleurs chaque fois qu'il y a un accident de navigation au Canada, il n'en reste pas moins que les torts étaient partagés. Il n'aurait donc pas suffi de mieux informer le plaisancier pour éviter l'accident.

M. Dantzer: Est-ce que le plaisancier ne devrait pas payer une partie des dégâts?

M. W. Taylor: Il est responsable et c'est la raison pour laquelle il prend une assurance.

M. Dantzer: Et qui est-ce qui doit payer pour la garde côtière?

M. W. Taylor: En tant que contribuable, je bénéficie des services des pompiers et des services d'ordre. J'estime que les services de la garde côtière ainsi que le service de sauvetage doivent être à la disposition de tous les usagers. D'ailleurs, la garde côtière elle-même ne prétend pas recouvrer ses frais lorsqu'elle intervient pour sauver des vies. Par contre, lorsqu'il n'y a pas danger de mort, la garde côtière compte désormais facturer certains montants pour les frais de remorquage afin d'éviter les appels abusifs comme c'est le cas notamment aux États-Unis.

M. Dantzer: Je voudrais reprendre certaines questions évoquées par M. Reid. Chaque année il y a un certain nombre d'accidents, y compris des accidents mortels, parmi les plaisanciers et les personnes faisant du ski nautique. Ce

[Text]

I had hoped you would maybe expand on what your organization is doing to overcome some of these problems, because they are getting worse. Obviously, this is a problem that you have addressed and I would like to know where you are going. What are some of the solutions?

Mr. Vollmer: Mr. Dantzer, with all due respect, the number of fatalities involved in recreational boating is falling annually. It is not increasing.

Mr. Dantzer: Is that per user or in total?

Mr. Vollmer: That is in total. The number of fatalities . . .

Mr. Dantzer: That is not true on my lake.

Mr. Vollmer: I am sorry, it is quite true.

Mr. Dantzer: It must be a bad lake.

Mr. Vollmer: If you wish, I can show you afterwards the statistics to back this up. The number of fatalities in relation to the number of boats in Canada has fallen from around 20 fatalities per year per 100,000 boats to a figure somewhere around 6 to 8 fatalities in the past 20 years, a factor of 3 reduction.

Mr. Dantzer: There has been no problem in this area, is that what you are saying?

Mr. Vollmer: There will always be . . .

Mr. Dantzer: Or it is growing smaller?

Mr. Vollmer: The problem is being attacked and I give full credit to those groups that are involved in education with educating the people. The reason the number of fatalities has come down has been purely the efforts of private sector organizations, not government intervention. The perception that there are increasing problems is exactly that. A boating accident makes good news, bad news from other people's points of view. We are not in favour of people's running around and killing themselves. In fact, there are provisions in the Criminal Code for careless operation or impaired operation of a boat which are extremely onerous. I am personally in favour of a portable yard arm if you are doing something silly like that.

But in real terms, out of 100 million boating occasions annually in Canada, about 150 people are killed. That is one hell of a safe activity. The fatality rate is coming down. The people on this council have been extremely effective at doing that. I would urge that the committee allow them to proceed in that direction. Mandatory education is not going to be anywhere near as effective, because, quite simply, it has to be too simple to be useful.

• 1015

Currently there are two systems of licensing for operators in Canada. One is in Hamilton harbour, and one is in Toronto harbour. I hold licences for both those harbours. In one harbour I took my test in a 14-foot aluminum boat with a 9.9 horsepower engine. I can drive the *Queen Mary* into Toronto harbour now with my Hamilton harbour licence. In Toronto

[Translation]

nombre est d'ailleurs en augmentation constante. Je voudrais bien savoir ce que votre organisation fait pour lutter contre ce fléau. Quelles solutions proposez-vous?

M. Vollmer: Je m'excuse, monsieur Dantzer, mais le nombre d'accidents mortels dus à la navigation de plaisance, loin d'augmenter, diminue au contraire.

M. Dantzer: Vous parlez du nombre global ou bien par usagers?

M. Vollmer: Du chiffre global. Le nombre d'accidents mortels . . .

M. Dantzer: Ce n'est pas le cas sur le lac où j'habite.

M. Vollmer: C'est pourtant vrai.

M. Dantzer: Mon lac doit être mauvais.

M. Vollmer: Je pourrais vous montrer les statistiques si vous le désirez. Le nombre d'accidents mortels par rapport au nombre d'embarcations est passé de 20 accidents par 100,000 bateaux à 6 à 8 accidents au cours des 20 dernières années, ce chiffre est donc 3 fois moins important.

M. Dantzer: Donc à votre avis, il n'y a pas de problème.

M. Vollmer: Il y aura toujours des accidents.

M. Dantzer: Le problème est-il en régression?

M. Vollmer: Le nombre d'accidents diminue grâce aux associations qui offrent des cours de formation aux usagers. En effet, si le nombre d'accidents est en diminution, c'est uniquement grâce aux efforts des organisations du secteur privé et non pas à l'intervention de l'État. Si vous avez l'impression que le nombre d'accidents est en augmentation, c'est parce que les médias ont l'habitude de monter ces accidents en épingle. Nous sommes contre les accidents bien entendu. Le Code criminel inflige d'ailleurs de lourdes sanctions aux personnes coupables de ne pas avoir navigué avec toute la prudence qui s'impose.

On enregistre environ 150 accidents mortels par an sur 100 millions de sorties en bateau au Canada, ce qui est très peu. Le nombre d'accident continue d'ailleurs à baisser, en partie grâce aux efforts des membres de notre Conseil et la meilleure chose serait donc de nous permettre de continuer à agir comme nous l'avons fait jusqu'à présent. Une formation obligatoire ne sera pas du tout aussi efficace, tout simplement parce qu'elle doit être trop simple pour être utile.

Il existe à l'heure actuelle deux systèmes au Canada; l'un au port de Hamilton et l'autre à celui de Toronto. J'ai des permis pour ces deux ports. Dans un cas, j'ai passé mon test dans un bateau d'aluminium de 14 pieds équipé d'un moteur de 9.9 chevaux. Avec mon permis d'Hamilton, je peux maintenant entrer le *Queen Mary* dans le port de Toronto. À Toronto, j'ai

[Texte]

harbour I took my licence in a 25-foot, 300-horsepower offshore cruiser. How do you split the hair? Mr. Reid asked this earlier. Where do you start defining who does what? Where is the boat operated? Administratively, you cannot create a section similar to Part II, unless it becomes an entire piece of legislation the size of the Canada Shipping Act as it is now.

Mr. W. Taylor: In addition, specifically what we are doing: Canadian Power Squadrons has introduced a program called *Let's be Boat-Wise*. The Haliburton School District has incorporated this program into their schools as an extracurricular kind of education because they have a high number of boat users on unregulated lakes. The program is being used in Alberta, in British Columbia, and in Quebec. The water ski associations are going out of their way to produce . . . , and to try to educate their users. The fish user, who, by the way, feels that the boat is only there as a mode of transport, not as recreation—the fishing associations are striving to draw to the attention of their fishermen the need to understand hypothermia and other problems related to the use of boats.

We are moving along . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Taylor, this time period is now over. We will go a few minutes longer because, through no fault of the witnesses, we were eight minutes late beginning this morning.

Mr. Angus has indicated he wants to put a question.

Mr. Angus: Just one question, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, I liked your comparison of fire protection and police protection, comparing it to the Coast Guard as a public good category. Can you define more clearly for me those Coast Guard services that you see fitting into that broad definition?

Mr. W. Taylor: I think I could likely define some of them. Along with weather broadcasting and a few other things, I think a nation is required to provide specific services to support itself as a nation, and I think aids to navigation fall into this category. Ice-breaking, I believe, falls partially into that category. Dredging and other related safety vessel inspection services, to some degree, all fall into that same category.

We are a mercantile nation. If the merchants decide to build a harbour somewhere, or if the government decides to build a harbour somewhere, because it enhances the mercantile aspect of our community, then that is a corporate requirement of the country to provide and support. And if we entice individuals to use that facility, and then 2, 5, or 50 years later come back and say, now, gentlemen, we want you to pay for that, then I think we fall into a problem.

Take ice-breaking as an example. I think we have three problems with ice-breaking. One is to support navigation. If we want to use the Port of Montreal 12 months of the year, it requires an ice-breaking service. We did not use to do that. We used to close the port and move to Halifax; we saved money in ice-breaking. We could do the same again, if it is the nation's requirement to do that.

[Traduction]

passé mon permis dans un bateau de 25 pieds avec un moteur de 300 chevaux. Alors comment distinguer? C'est la question qu'a posée tout à l'heure M. Reid. Comment savoir qui fait quoi? Où on utilise le bateau? Du point de vue administratif, on ne peut créer quelque chose comme la Partie II sauf s'il s'agit d'un projet de loi entièrement distinct qui soit aussi long que la Loi actuelle sur la marine marchande du Canada.

M. W. Taylor: De plus, que faisons-nous précisément? *Canadian Power Squadrons* a mis sur pied un programme intitulé *Let's be Boat-Wise*. Le *Haliburton School District* a adopté ce programme pour ses écoles comme matière parascolaire parce qu'il a énormément d'utilisateurs de bateaux sur des lacs non réglementés. Le programme est également utilisé en Alberta, en Colombie-Britannique et au Québec. Les associations de ski nautique font l'impossible pour préparer . . . et essayer d'instruire leurs membres. Les pêcheurs, qui estiment d'ailleurs que le bateau n'est qu'un moyen de transport et non pas un instrument de loisir, les associations de pêcheurs s'efforcent d'attirer l'attention de leurs membres sur la nécessité de comprendre l'hypothermie et d'autres problèmes liés à l'utilisation de bateaux.

Nous progressons . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Taylor, nous avons dépassé le temps dont nous disposons pour cette partie du programme. Nous allons prolonger de quelques minutes car nous avons commencé ce matin huit minutes en retard.

M. Angus a signalé qu'il voulait poser une question.

M. Angus: Juste une, monsieur le président.

Monsieur Taylor, j'ai apprécié votre comparaison entre les pompiers, la police et la garde côtière. Pourriez-vous nous préciser ce que sont ces services de garde côtière que vous incluez dans cette définition de services publics?

M. W. Taylor: Je pourrais probablement en définir certains. En plus de la météorologie et d'un certain nombre d'autres choses, j'estime qu'une nation doit se doter d'un certain nombre de services essentiels et que les aides à la navigation entrent dans cette catégorie. Les services de brise-glace y entrent partiellement. Le dragage et d'autres services d'inspection de navire liés à la sécurité entrent tous, plus ou moins, dans la même catégorie.

Nous sommes une nation de marchands. Si les marchands décident de construire un port quelque part ou si le gouvernement décide de le faire, parce que cela améliore nos capacités, cela devient une nécessité nationale qui doit être considérée comme telle. Si nous engageons les particuliers à utiliser ces services et que 2 ans, 5 ans ou 50 ans plus tard nous leur déclarons qu'ils doivent les payer, il se pose évidemment un problème.

Prenez l'exemple des brise-glaces. Ils posent trois problèmes. D'une part, l'aide à la navigation. Si nous voulons utiliser le port de Montréal douze mois par an, nous devons compter sur un service de brise-glace. Ce n'était pas le cas autrefois. Nous fermions le port et allions à Halifax, ce qui économisait les frais de brise-glace. Nous pourrions à nouveau procéder ainsi, si la nation l'exigeait.

[Text]

If we have to use ice-breaking to extricate vessels in distress, that is a search and rescue. God help us, the operator of a vessel has no control over the iceflows in the Gulf of St. Lawrence in the middle of May, and he may require ice-breaking services.

And, of course, last but not least, to support flood control—ice-breaking flood control. We use the air-cushioned vehicles to do that, and that, again, provides support to the nation as a whole.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Forrestall has indicated he would like to put a question, or make a statement.

Mr. Forrestall: I would like to go back to an earlier intervention, Mr. Chairman, but first I would join with the others in welcoming you here.

• 1020

But just to reassure you of the Minister's intent, although there was no pre-consultation on the detail or the specifics of clause 4, the Minister made it very, very clear both at second reading and in his appearance before us the other day that no charges or no changes will be imposed until there is the fullest and widest consultation with the industry. I think he would want me to leave that assurance with you.

The Chairman: Thank you very much. Our time has now run out. I would like to thank Mr. Taylor, Mr. Mahoney and Mr. Vollmer, representing the Council of Boating Organizations of Canada, for appearing before the legislative committee this morning. Thank you very much, gentlemen.

Members of the committee, the next group appearing before us this morning is the Great Lakes Waterways Development Association. Representing this organization is Mr. Donald S. Rothwell, President; Mr. A.M. Runciman, Chairman; and Mr. J.D. Leitch, Vice-Chairman.

As previously determined by the steering group of this committee, gentlemen, we provide five minutes for an opening statement and then we go to questioning of the witnesses by members of the committee. Gentlemen, please proceed.

Mr. A.M. Runciman (Chairman, Great Lakes Waterways Development Association): Thank you, Mr. Chairman. I will ask Dr. Rothwell to present our opening statement.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Donald S. Rothwell (President, Great Lakes Waterways Development Association): Thank you Mr. Chairman, and good morning, gentlemen. I would like to begin by expressing our thanks to this committee for having agreed to hear us this morning. In particular, I thank the clerk, Mr. Birch, who has gone out of his way over the past several months to be helpful. We appreciate his kindness.

Our directors who have agreed to appear with us this morning include the chairman of our board, Mr. A.M. Runciman, well known, I am sure, to all western Canadians.

[Translation]

S'il nous faut utiliser des brise-glaces pour dégager les navires en perdition, il s'agit d'une opération de recherche et de sauvetage. Les utilisateurs de navire ne contrôlent pas les glaces dans le Golfe du St-Laurent à la mi-mai et peuvent avoir besoin des services de brise-glaces.

Pour finir, et ce n'est pas le moindre besoin, il y a le contrôle des inondations provoquées par la débâcle. Nous utilisons des véhicules à coussin d'air et c'est encore un exemple de service dont bénéficie tout le pays.

Le président: Merci, monsieur Angus.

M. Forrestall a signalé qu'il voulait poser une question ou faire une déclaration.

M. Forrestall: J'aimerais en effet revenir à une intervention qui a été faite tout à l'heure, mais je commencerai par m'associer aux propos de mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue.

Je voudrais maintenant vous rassurer sur les intentions du ministre, bien qu'il n'y ait pas eu de consultation préalable sur les détails de l'article 4. Le ministre a indiqué très clairement à la fois en deuxième lecture et lorsqu'il a comparu devant nous l'autre jour que l'on n'imposerait aucun droit et que rien ne serait changé tant que l'industrie n'aura pas été pleinement consultée à ce sujet. Je crois pouvoir vraiment vous en assurer.

Le président: Merci beaucoup. Nous avons maintenant dépassé l'heure. Je remercie monsieur Taylor, monsieur Mahoney et monsieur Vollmer d'être venus représenter le Conseil des organismes de navigation du Canada devant notre Comité législatif. Merci infiniment, messieurs.

Chers collègues, le prochain groupe qui comparait ce matin est *Great Lakes Waterways Development Association*. Notamment M. Donald S. Rothwell, président; M. A.M. Runciman, président du Conseil et M. J.D. Leitch, vice-président.

Comme l'a décidé notre Comité directeur, nous vous laissons cinq minutes messieurs pour faire une déclaration préliminaire; après quoi nous passerons à la période des questions. Veuillez commencer, s'il vous plaît.

M. A.M. Runciman (président du Conseil, Great Lakes Waterways Development Association): Merci, monsieur le président. Je demanderais à M. Rothwell de présenter notre exposé.

Le président: Merci beaucoup.

M. Donald S. Rothwell (président, Great Lakes Waterways Development Association): Merci, monsieur le président et bonjour, messieurs. Je voudrais tout d'abord remercier votre Comité d'avoir consenti à nous entendre ce matin. Je remercie en particulier le greffier, M. Birch, qui a fait l'impossible pour nous aider tous ces derniers mois. Nous lui en sommes très reconnaissants.

Parmi les administrateurs qui ont répondu à notre invitation de comparaître avec nous ce matin, nous avons notre président du Conseil, M. A.M. Runciman, bien connu certainement de

[Texte]

Mr. Runciman has spent his entire working life in the grain industry, beginning as a producer in Saskatchewan and subsequently as long-time president of the United Grain Growers in Winnipeg. Mr. John D. Leitch is the vice-chairman of our board and chairman of ULS International, one of the largest shipping companies on the lakes. These gentlemen, as spokesmen for the industries they know so well, are here to answer any questions that may arise as a result of the submission we are about to present.

The Great Lakes Waterways Development Association was formed in 1959, the year the St. Lawrence Seaway was open to deep-draft navigation. It counts within its membership a substantial portion of the users of the St. Lawrence Seaway. Included are steel and iron ore companies, shipping and shipbuilding companies, grain producers and flour millers, as well as boards of trade and chambers of commerce. A complete list of our member companies and our board of directors is attached to our submission, a copy of which I believe you have at your disposal. At this point I must apologize; they are all in English. We were asked for them to be available in French also and we have not made it, but they will be available in French very shortly.

The major objective of our association is to encourage low-cost transportation on the Great Lakes-St. Lawrence marine system. When Mr. Birch called to make arrangements for this meeting, he advised that we would be allocated 45 minutes to make our position known to the committee and suggested that we confine our prepared remarks to a five-minute opening statement. We intend to respect that request.

To begin, we would like to endorse the major thrust of Bill C-75 and compliment the government for having introduced this legislation.

• 1025

With the exception of one clause, which will be the subject of the rest of this summary, we feel the legislation is well conceived and should be passed as expeditiously as possible.

The exception is clause 4, which we submit should be subjected to a major overhaul before proceeding any further through the parliamentary process. In view of the fact that the bill cannot be split, as many interested organizations, including our own, have advocated, this process may have the effect of delaying the entire bill. However, we believe the end result of a vastly improved clause 4 justifies such action.

Our reason for taking this position is not that we are against cost recovery in principle but because the clause as it stands is too broad in scope and as a result has the potential of causing major disruption to the lake shipping industry and shippers with no assurance that it will achieve its announced objective of deficit reduction.

To deal successfully with the important and complex system of cost recovery on the Great Lakes—St. Lawrence system,

[Traduction]

tous les Canadiens de l'Ouest. Il a passé toute sa vie professionnelle dans l'industrie des céréales, ayant d'abord été céréaliculteur en Saskatchewan puis, pendant longtemps, président de *United Grain Growers* à Winnipeg. M. John D. Leitch est vice-président de notre Conseil et président de *ULS International*, une des plus grandes compagnies de transport maritime desservant les lacs. Ces messieurs, qui représentent des industries qu'ils connaissent parfaitement, pourront répondre aux questions que vous souhaitez poser, suite à notre exposé.

Great Lakes Waterways Development Association a été constituée en 1959, soit l'année où la voie maritime du Saint-Laurent a été ouverte aux navires à fort tirant d'eau. Elle compte parmi ses membres une proportion importante des usagers de la voie maritime, notamment, les compagnies sidérurgiques et de minerai de fer, les transporteurs maritimes et les chantiers navals, les céréaliculteurs et les minotiers ainsi que les Chambres de commerce. Une liste complète de nos membres et de notre Conseil d'administration a été annexée à notre exposé qui vous a, si je ne m'abuse, été distribuée. À ce sujet, je vous prie de nous excuser de n'avoir pu vous fournir que la version anglaise. On nous avait demandé de l'avoir dans les deux langues et la version française ne sera malheureusement prête que plus tard.

Les principaux objectifs de notre Association sont d'encourager des transports à bon marché sur les Grands lacs et dans la voie maritime du Saint-Laurent. Lorsque M. Birch nous a téléphoné à propos de cette réunion, il nous a indiqué que nous aurions 45 minutes pour présenter notre point de vue au Comité et nous a suggéré de limiter notre exposé initial à cinq minutes. Nous avons donc bien l'intention de nous en tenir à cinq minutes.

Tout d'abord, nous sommes de façon générale favorables au projet de loi C-75 et nous en félicitons le gouvernement.

Sauf pour un article, qui fera l'objet du reste de notre exposé, nous estimons que le projet de loi est bien conçu et devrait être adopté aussi vite que possible.

L'exception est l'article 4 qui devrait à notre avis être sérieusement révisé avant d'aller plus loin. Étant donné que le projet de loi ne peut être divisé, comme l'ont préconisé beaucoup d'intéressés, notre Association notamment, tout le projet de loi peut s'en trouver retardé. Nous estimons toutefois que le résultat final justifie une telle action.

Si nous prenons cette position, ce n'est pas que nous soyons en principe contre le recouvrement des frais, mais parce que tel qu'il se présente, l'article couvre un champ trop étendu et pourrait ainsi provoquer d'importants problèmes pour l'industrie du transport maritime en eau douce et les transporteurs eux-mêmes sans qu'ils en soient pour le moins assurés que l'objectif de réduction de déficit visé soit jamais atteint.

Si l'on veut espérer résoudre le problème complexe et important du recouvrement des coûts dans les Grands Lacs et

[Text]

legislation must meet at least the criteria appearing on pages 3 and 4 of the submission you have before you.

The first criterion is a self-evident requirement, and the second requires that, since financial policy impacts on transportation policy in this case, care must be exercised to ensure that one is not supported at the expense of the other.

Principle 3 deals with the fact that Coast Guard services are provided in a monopoly environment and therefore price is not an efficient vehicle of resource allocation.

Principle 4 recognizes the presence of the United States, which is developing its own cost recovery policy for inland marine transportation. With some exceptions, this shared jurisdiction is unique within the Canadian transportation system.

Principle 5 attempts to bring some uniformity to the various elements of cost recovery on the lakes, and principles 6 to 10 are designed to have the effect of keeping the application of this policy under the control of Parliament.

Clause 4 fails to meet any of these criteria, except number 1, in that it may meet the requirement of the government for revenue generation. If the improvements the Minister has undertaken to introduce are included in the final draft of clause 4, then several additional criteria, but not all of these criteria, will be well treated.

There is no argument that cost recovery for marine services must be improved. In the House of Commons last October the Minister of Transport set the costs at \$824 million and indicated that 2.5% of these costs are now being recovered. While we cannot forget that cost recovery on the St. Lawrence Seaway has approached 100% since 1959, we would agree that the figure for Coast Guard should be higher.

We submit, however, that the cost recovery enhancement should be achieved by attracting more traffic to the system. Everyone with an interest in the system, including both the private sector and the public sector, has a role to play in the revival of trade utilizing this system. The major role of the government is to create a climate within which the private sector can prosper, thus creating new jobs and broadening the tax base in support of government programs. By far the best mechanism for enhanced cost recovery is a nation with a growing economy. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Rothwell. Mr. Robichaud, 10 minutes.

Mr. Robichaud: I would like to thank the witnesses for coming and appearing before this legislative committee to make their views known.

Of course clause 4 is the major subject here of contention or dissension or whatever. Maybe we should say "disagreement".

You have on page 4, in statement 6:

[Translation]

la Voie maritime du St-Laurent, les textes législatifs devront satisfaire au moins les critères énoncés aux pages 3 et 4 du texte que vous avez sous les yeux.

Le premier critère semble évident et le deuxième exige que, puisque la politique financière a un incidence sur la politique des transports dans ce cas-ci, on veille à ce que l'une ne joue pas au détriment de l'autre.

Le principe 3 porte sur le fait que les services de garde côtière sont offerts dans un contexte de monopole et qu'ainsi le prix n'est pas un bon véhicule de répartition des ressources.

Le principe 4 fait état de la présence des États-Unis qui élaborent leur propre politique de recouvrement des coûts pour les transports maritimes intérieurs. Sauf quelques exceptions, cette juridiction partagée ne se retrouve pas ailleurs dans le réseau de transport canadien.

Le principe 5 tente d'uniformiser les divers éléments de recouvrement des coûts dans les Grands Lacs et les principes 6 à 10 visent à faire contrôler par le Parlement la mise en oeuvre d'une telle politique.

L'article 4 ne satisfait aucun de ces critères, sauf peut-être le premier, en ce sens que le gouvernement pourra peut-être en tirer certains revenus. Si les améliorations que le ministre s'est engagé à apporter sont incluses au libellé final de l'article 4, certains autres critères seront satisfaits, mais cela restera insuffisant.

Il est certain qu'il faut améliorer le système de recouvrement des coûts des services maritimes. À la Chambre des communes, en octobre dernier, le ministre des Transports a déclaré qu'il en coûtait 824 millions de dollars et que l'on ne recouvrait actuellement que 2,5 p. 100 de ces coûts. Si nous ne pouvons oublier que le recouvrement des coûts sur la Voie maritime du St-Laurent a atteint près de 100 p. 100 depuis 1959, nous convenons qu'il devrait être supérieur pour les services de garde-côtière.

Nous estimons toutefois qu'un meilleur recouvrement des coûts pourrait résulter d'une augmentation du trafic. Tous ceux qui s'intéressent à ces cours d'eau, qu'il s'agisse du secteur privé ou du secteur public, doivent jouer un rôle dans l'utilisation commerciale de ces cours d'eau. Le rôle essentiel du gouvernement est de créer un climat qui permette au secteur privé de prospérer et ainsi de créer de nouveaux emplois et d'augmenter le nombre de contribuables qui pourront financer les programmes gouvernementaux. Le meilleur mécanisme de recouvrement des coûts est sans aucun doute une économie prospère. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Rothwell. Monsieur Robichaud, 10 minutes.

M. Robichaud: Je remercie les témoins d'être venus nous faire part de leur point de vue.

Il est évident que l'article 4 est le principal sujet de friction ou de dissension. Peut-être devrais-je dire de «désaccord».

A la page 4, au numéro 6, vous dites:

[Texte]

It must apportion cost on a fair and equitable basis to all user groups such as transportation, fisheries, flood control, pleasure craft and the general public

If I understand correctly, there has been no document that apportions the cost to the different user groups. Would you like to see that before full consideration would be given to clause 4?

Mr. Rothwell: Indeed. It is important. There are multiple uses for these various Coast Guard services, and really how it gets apportioned is admittedly the subject of a lot of debate. However, it is something that in the circumstances has to be done, yes.

Mr. Robichaud: Is it possible to apportion the cost?

• 1030

Mr. Rothwell: On a fair and equitable basis, I would say yes. I do not know how. I cannot give you percentages at this point. But it certainly should be.

Mr. Robichaud: Would you be willing to participate in a process that would apportion the different costs with the department?

Mr. Rothwell: That is a decision that would be, of course, up to my board of directors. But if they said yes, I personally would be delighted.

Mr. Robichaud: I feel Fisheries are in the same problem. They are asking the fishermen to take a position on clause 4, and the fishermen do not really know how they are going to be affected. Do you have any idea how this clause 4 could affect your members in dollars?

Mr. Rothwell: The Minister perhaps clarified things a little last week, but not totally. He gave a series of numbers that added up roughly to this \$824 million. This is Canada-wide. But note that this is for operation and maintenance costs only.

It is not spelled out in clause 4 just what cost elements are to be included in cost recovery. We have the whole grey area of capital costs, and I am not sure what this entire capital program, shipbuilding program, will cost. I have heard variously around \$1.5 billion. I notice in his 1983 report the Auditor General mentioned \$2.5 billion. So really it is very difficult to get a handle on what the costs are.

But if capital costs, if depreciation, are to be included—the Minister did not mention this either way... So we know the operation and maintenance costs total \$824 million, but how that would be apportioned, east coast, west coast, is a question.

Then, is there anything now or in the future where capital costs would come in? We have to remember that this clause, however redrafted, will be with us for a long, long time. We

[Traduction]

Il faut répartir les coûts de façon juste et équitable pour tous les groupes d'utilisateurs que sont les compagnies de transport, les pêcheurs, les services de protection contre les inondations, les bateaux de plaisance et le grand public.

Si je vous comprends bien, aucun document ne semble répartir les coûts entre les différents groupes d'utilisateurs. Pensez-vous que cela serait utile avant que l'on finisse de discuter de l'article 4?

M. Rothwell: Certainement. C'est important. Ces divers services de garde-côtière ont de multiples usages. On pourrait discuter très longuement de la façon dont les coûts sont répartis. Toutefois, c'est en effet quelque chose qu'il faudrait faire.

M. Robichaud: Est-ce possible?

M. Rothwell: De façon juste et équitable, je dirais que oui. Toutefois, je ne sais pas comment. Je ne suis pas en mesure de vous donner des pourcentages à ce moment-ci. Mais cela devrait être possible, certainement.

M. Robichaud: Seriez-vous prêts à participer à un système en vertu duquel les frais seraient imputés de façon proportionnelle?

M. Rothwell: Cette décision appartient au conseil d'administration. S'il acceptait, personnellement, j'en serais ravi.

M. Robichaud: Les Pêches se trouvent dans le même dilemme. Le ministère demande aux pêcheurs de prendre position sur l'article 4, et les pêcheurs ne savent pas vraiment encore comment il va les toucher. Avez-vous une idée des conséquences financières que l'article 4 pourrait avoir sur vos membres?

M. Rothwell: Le ministre a apporté des éclaircissements la semaine dernière, mais il n'a pas tiré au clair toutes les questions. Il a cité une série de chiffres qui totalisaient environ 824 millions de dollars. Le total représente les coûts pour tout le pays. Remarquez bien cependant qu'il ne représente que les frais d'entretien et d'exploitation.

A l'article 4, on n'explique pas très clairement quels frais seront compris dans le régime de recouvrement des coûts. Il y a toute la zone grise des dépenses en immobilisations, et je ne sais pas à combien s'élèvera le programme de construction navale. On parle de 1,5 milliard de dollars. Dans son rapport de 1983, le vérificateur général parle de 2,5 milliards de dollars. Il est donc très difficile de savoir exactement quels frais seront compris.

Si les dépenses en immobilisations et la dépréciation sont comprises—et le ministre n'en a pas parlé, de toute façon... Nous savons maintenant que les frais d'exploitation et d'entretien s'élèvent à 824 millions de dollars, mais comment répartir les coûts parmi les pêcheurs de la côte est et de la côte ouest, voilà la question.

Ensuite, il faut voir si on prévoit inclure des dépenses en immobilisations. Il ne faut pas oublier que l'article en question, quelle que soit sa formulation, sera avec nous pour encore

[Text]

are replacing a bill that was enacted in 1916, 70 years ago. A lot of things can change during the expected life of this clause.

Mr. Robichaud: I was reading in a paper here that this would not be the right time to impose user fees on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway users. Could you expand on that?

Mr. J.D. Leitch (Vice-Chairman, Great Lakes Waterways Development Association): Mr. Robichaud, I guess you have to define who the users are. The users are the three biggest steel mills in Canada, or the only three steel mills in Canada; they are the western grain producers; they are the hydroelectric power stations; they are the Canadian lake shipping industry; and it goes out a long way from there. When that statement was made, it was referring to the fact that all those industries are in very serious trouble.

If I can speak for my own industry, the Canadian lake shipping industry, it has experienced tremendous losses for the last three years. The Canadian ocean shipping industry has disappeared entirely. The Canadian steel mills are becoming less competitive all the time, as they are trying desperately to compete with imported steel from the Far East and with the problems of the United States at the moment. You know the problems of farmers in the West. Presumably the statement referred to the fact that the industries simply cannot support additional charges at this time.

My own feeling about the situation is that the seaway system and its costs are not unrelated to all its users. It does not make much sense for the users or for the system to say we are going to increase the duties or the charges we put into the system if other people depending on it are going to suffer to a far greater extent than the benefits you get out of it. Presumably that is what the statement referred to.

• 1035

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I appreciate the input of your brief. I have had a chance to go through it. I want to pursue for a few more moments the whole question of the financial impact of any kind of additional charges or new charges that you are faced with.

We have already learned that there will be a percentage increase on the Welland Canal for this coming year. As an example, can you indicate what that will do to both those who carry the goods and those who produce them, in profit margin, in ability to compete in the world marketplace?

Mr. Leitch: It is like the final straw. It is really very hard to say what it will do. It is cumulative. The fact is that the accumulation of these charges is what causes the Americans to say it is too expensive for them to bring iron ore up from the Gulf of St. Lawrence, therefore they lean more heavily on bringing it down from the Mesabi Range and not using the system. It means other ore importers will bring ore down the east coast rather than bring it through the system. The final

[Translation]

longtemps. Ce projet de loi remplace celui que l'on a proclamé en 1916, il y a 70 ans. Beaucoup de choses peuvent changer pendant que cette disposition a force de loi.

M. Robichaud: Je lisais dans un document, ici, que le moment opportun d'imposer des frais à l'utilisateur des Grands lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent n'est pas encore arrivé. Pouvez-vous préciser cette pensée?

M. J.D. Leitch (vice-président, Great Lakes Waterways Development Association): Monsieur Robichaud, il faut voir qui sont les utilisateurs. Ce sont les trois plus importantes aciéries au Canada, ou, devrais-je dire plutôt, les trois seules aciéries au Canada; ce sont les céréaliculteurs de l'Ouest; ce sont les centrales hydro-électriques; c'est la marine marchande en eau douce, et j'en passe. Cette déclaration s'inspire du fait que ces industries éprouvent toutes des déboires.

Si vous me permettez de prêcher pour ma paroisse, la marine marchande en eau douce essuie des pertes énormes depuis les trois dernières années. La marine marchande en eau salée a disparu complètement. Les aciéries canadiennes perdent de plus en plus leur position concurrentielle, en essayant désespérément de faire concurrence aux importations d'acier de l'Extrême-Orient et de parer aux problèmes qui existent avec les États-Unis. Inutile de vous rappeler les problèmes des agriculteurs de l'Ouest. Il est à supposer que cette déclaration voulait dire que les industries ne peuvent tout simplement pas assumer des frais supplémentaires à ce moment-ci.

Personnellement, je crois que la voie maritime et ses frais ne tiennent pas nécessairement compte de tous les utilisateurs. Il ne serait pas très logique pour les utilisateurs ou pour l'administration d'augmenter les droits ou les taux si les inconvénients dont souffriront ceux qui dépendent du réseau de la voie maritime dépassent largement les avantages que vous pourriez en retirer. C'est sans doute ce à quoi cette déclaration faisait allusion.

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à cette séance du Comité. Nous vous remercions pour votre mémoire, que j'ai déjà eu l'occasion de lire. Pouvez-vous maintenant nous expliquer l'incidence que les frais supplémentaires ou les nouveaux frais auront sur vos activités.

Nous savons déjà qu'il y aura une augmentation des frais pour l'utilisation du canal Welland l'année prochaine. Quelle différence ce changement entraînera-t-il au niveau des profits et de la capacité concurrentielle sur les marchés internationaux pour les transporteurs et les producteurs de marchandises?

M. Leitch: C'est la goutte qui fait déborder le vase. C'est un fait difficile à évaluer. Je pense que l'incidence sera cumulative. Ce sont justement tous ces frais qui font dire aux Américains que cela coûte beaucoup trop cher de transporter le minerai de fer par le golfe du Saint-Laurent. C'est pourquoi ils préfèrent se servir du Mesabi Range. Cela veut donc dire que les autres importateurs de minerai vont préférer l'expédier le long de la côte est plutôt que par la voie maritime. Et la

[Texte]

straw means that grain is more likely to go down the Mississippi instead of out through the system, or it is more likely to go out through Prince Rupert than come east.

To say when the break point comes is very, very difficult. If it is 5¢ a tonne or \$1 a tonne . . . it cuts in at all kinds of different levels. Many other factors apply to that. There is the addition of the pilotage, the tolls, the transfer fees, and a great many other things. So to say the tolls alone are the problem would be difficult. If it is a marginal thing, then you may identify it more clearly.

Mr. Runciman: I would like to support the views Mr. Leitch has put forward, especially as they refer to the grain producers in western Canada. Almost since the beginning of the export grain industry in the West, the St. Lawrence and the lakes have been a vital link in the transportation of that grain from the farms of western Canada to world markets. At times the cost of that system was quite acceptable within the price structure of grain at the time. But there is a growing uneasiness in western Canada as the cost of putting grain through that system climbs.

There are a number of straws in the wind already. We have seen, for example, in the past 12 months grain moving out of Manitoba to Vancouver for export rather than coming down the lakes. Studies have been done on the cost of moving grain out of the prairie provinces down the Mississippi rather than coming east through the lakes.

In the very highly competitive world grain market that exists at the present time, small margins can make the difference whether a sale is actually made or not. This is all contributing in these difficult times to the uneasiness of western grain farmers as they look at this situation, and as they face the unknown problems that clause 4 presents to them.

Mr. Angus: During our last presentation one of the gentlemen made reference to Coast Guard services not being unlike fire protection, police protection. Would you agree with that comparison? What areas of the Coast Guard services would you see as being of national importance or a public good that should be paid for by all taxpayers, as opposed to just the specific vessel that happens to cross a specific point with a specific cargo?

Mr. Leitch: Mr. Angus, one of them obviously would be safety, life-saving, navigational aids. I am not sure whether navigational aids fit in; they are certainly a service to commercial activity. They are almost a necessity to normal trade and recreation and the fabric of the country.

Ice-breaking is a matter which is very difficult to determine. Sometimes ice-breaking is done for purely commercial purposes, sometimes it is done simply for the general safety of a whole community. From where I look at it, as a ship owner, I would have to say that a great many services are supplied which appear to be a service to the shipping industry but which

[Traduction]

dernière goutte, c'est qu'il est beaucoup plus vraisemblable que l'on expédie le grain le long du Mississippi plutôt que par la voie maritime, ou par Prince Rupert plutôt que par l'Est.

Mais de là à dire où se trouve la ligne de démarcation, c'est à peu près impossible. S'il s'agit de 5c. la tonne ou d'un dollar la tonne . . . la différence se fait sentir à bien des niveaux. Et il faut également tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs, comme le pilotage, les péages, les frais de transfert, et bien d'autres éléments. On ne peut donc pas dire que les péages sont entièrement responsables de la différence. C'est plus facile à cerner quand il s'agit de quelque chose de marginal.

M. Runciman: Je partage l'avis de M. Leitch, surtout pour ce qui concerne les producteurs de grain de l'Ouest canadien. Depuis que l'on a commencé à exporter du grain de l'Ouest, le Saint-Laurent et les Grands lacs ont constitué un lien vital dans le transport du grain des exploitations de l'Ouest vers les marchés mondiaux. À une certaine époque, compte tenu de la structure des prix du grain, le coût du transport était tout à fait acceptable. On éprouve cependant de plus en plus d'appréhension dans l'Ouest du Canada face à l'augmentation des prix de l'expédition du grain par ce système.

La tendance est au changement. En effet, nous avons constaté au cours de la dernière année que des chargements de grain pour l'exportation étaient expédiés du Manitoba vers Vancouver plutôt que par les Grands lacs. On a même effectué des études sur le transport du grain de l'Ouest par le Mississippi plutôt que vers l'Est par les Grands lacs.

Le marché mondial actuel du grain est extrêmement concurrentiel et les petites différences revêtent une importance capitale, que la vente soit effectuée ou non. Tous ces facteurs créent un climat d'incertitude chez les producteurs de grain de l'Ouest, notamment en ce qui concerne les problèmes cachés que l'article 4 est susceptible de leur créer.

M. Angus: Au cours de notre dernier témoignage, une des personnes présentes a signalé que les services de la garde côtière ressemblaient plus ou moins aux services de lutte contre les incendies ou de police. Qu'en pensez-vous? Quels sont les services de la garde côtière qui ont une importance nationale ou qui existent pour le bien public et pour lesquels tous les contribuables devraient payer, par opposition aux services offerts à un navire précis qui transporte certaines marchandises à un point donné?

M. Leitch: Monsieur Angus, les services essentiels sont, à mon avis, la sécurité, la protection de la vie et les aides à la navigation. Je ne suis pas persuadé que les aides à la navigation entrent dans cette catégorie, mais il s'agit cependant d'un service offert dans le cadre d'une activité commerciale. Ce sont des services essentiels aux activités commerciales normales, aux loisirs et à la trame du pays.

La question est un peu différente pour ce qui concerne les brise-glaces. Ces navires servent parfois à des fins strictement commerciales, mais assurent parfois aussi la sécurité de toute une collectivité. En tant que propriétaire de navire, je voudrais dire qu'il y a un grand nombre de ces services que l'on considère comme des services fournis exclusivement à l'indus-

[Text]

is in fact a general service done because of the existence of the vessels.

• 1040

This is the reason I think under clause 4, it is most important that consultation should take place almost steadily, so the industry can determine as time goes on—and I expect this will work itself out over a period of time, provided consultation does take place—in order that ice-breaking only takes place and is charged, when it is necessary, to an industry.

I would think some savings to the country will result because of some close discussion, since there are a number of things that are being done now—for example, ice-breakers exist, so they break ice that sometimes is not necessary—and there are other services that can be done by the industry itself and still other services that are completely unnecessary.

I can think of a number of things which are my own prejudice but what I would think is, if there is consultation and if both sides keep an open mind, then this will be determined over a fairly short period of time.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: On page 5 of your brief, you challenge the statement by the Auditor General with regard to cost recovery. In fact, you quote his words:

... such provisions would provide some built-in assurance that those using the service place a value that is at least as high as its cost.

Can you elaborate on why you feel this statement is not applicable, particularly to the Great Lakes and St. Lawrence system?

Mr. Rothwell: Yes, I think an excellent example is slightly off the main topic this morning; but pilotage in the St. Lawrence is an excellent example where service is provided not only in a monopoly environment but there is either a legal or a regulatory requirement that the service be accepted and be paid for. So in that case, you simply do not have the market mechanism; it is simply not operational.

So in the Auditor General's reference in both 1983 and 1985, the theme is very strong that this will induce a certain discipline—and as a matter of fact, he uses that word—to the demand for these services.

Now, this is the theme we challenged. We do not believe it will work. Because of the monopoly situation, in a lot of cases, there is only one place where we can go for ice-breaking services and that is the Coast Guard—with exceptions.

But there is very little competition, so we really do not have the kind of market mechanism, free market mechanism, that the Auditor General has in mind or that the economists have in mind when they come up with these theories. It simply is not operational. One example—I could give you many—of not only a monopoly but a legal or a regulatory requirement that they be used.

[Translation]

trie des transports maritimes qui sont en fait des services généraux.

C'est pourquoi j'estime que, en application des dispositions de l'article 4, il importe que les consultations se fassent sur une base quasi permanente, de manière à permettre à l'industrie de déterminer la nécessité des activités des brise-glaces et l'opportunité de faire payer l'industrie pour ces services.

A mon avis, ces négociations entraîneront des économies pour le pays, car, à l'heure actuelle, les services des brise-glaces ne sont pas toujours requis. Qui plus est, il y a des services qui sont vraiment inutiles, et l'industrie elle-même pourrait en fournir d'autres.

J'avoue avoir des préjugés, mais, à mon avis, s'il y a une consultation et si les deux parties gardent l'esprit ouvert, il sera possible de régler l'affaire assez rapidement.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: À la page 5 de votre mémoire, vous remettez en question une déclaration qu'a faite le vérificateur général pour ce qui concerne le recouvrement des coûts. Vous le citez même:

... ces dispositions garantiraient que les usagers de ces services leur accordent une valeur au moins égale à leur coût.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous estimez que cette déclaration n'est pas valable, notamment pour ce qui concerne les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Rothwell: J'aurais un bon exemple à vous donner, mais il s'écarte un peu du sujet sur lequel nous nous penchons ce matin. Le pilotage sur le Saint-Laurent constitue un très bon exemple de service qui est fourni non seulement dans une situation de monopole, mais où il existe également des exigences juridiques ou réglementaires sur l'octroi et le paiement de ces services. On ne peut pas parler, par conséquent, de mécanisme du marché. Cette théorie ne vaut pas.

Le vérificateur général a parlé de cet aspect dans ses rapports de 1983 et 1985. Il estime en effet que ces dispositions entraîneront une certaine discipline—c'est l'expression qu'il a utilisée—eu égard à la demande relative à ces services.

C'est justement l'aspect que nous remettons en question. Nous ne pensons pas que cela puisse marcher. En effet, vu la situation de monopole, l'on ne peut s'adresser, à quelques exceptions près, qu'à la garde côtière pour les services de brise-glaces.

Il y a très peu de concurrence, ce qui veut dire que nous n'avons pas en place les mécanismes nécessaires sur le marché, je veux dire les mécanismes auxquels songeaient le vérificateur général et les économistes quand ils ont élaboré ces théories. Elles ne s'appliquent tout simplement pas. Je pourrais vous donner de nombreux exemples, non seulement d'une situation de monopole, mais d'exigences juridiques ou réglementaires d'avoir recours à certains services.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Do we have anybody from the government side? Mr. Dantzer, please, 10 minutes.

Mr. Dantzer: I note in your brief you have outlined what you feel should be incorporated in the legislation and on page 3, paragraph 3, you indicate the legislation should indicate the government can only cover costs or change the charges, the scheduled fees, with the consent of the users. Does that mean unanimous consent? Maybe they would never get that. You know, what group of people would consent to having their fees increased?

Mr. Rothwell: Some remarkable things can happen, Mr. Chairman. This criterion 3 was put in for a very specific reason. For the last five years, the directors of a group of interested associations have been meeting on a regular basis with the St. Lawrence Seaway. Now, this series of meetings was initiated after a doubling of the seaway tolls that started in 1978 and went through to 1980, and there was a lot of dissension about that.

We started these meetings and the seaway opened their books and showed us what they were doing. Over the years a certain rapport has developed between the users and the seaway, one which I think is quite positive. It has had some positive results on both sides. I think the seaway's management is quite frugal. They let us know when they are going to increase the tolls. More than they would have without these meetings they recognize the users are having problems. They point out that their act is quite rigid. The cost recovery requirement in the St. Lawrence Seaway Authority Act is quite rigid and causes commercial problems.

• 1045

These sorts of things are recognized and the results... I think one of the benefits to the seaway is that they have the benefit of the opinions of some of the best management minds in Canada.

This is the sort of thing that has developed. I look on it as a pilot project. Perhaps with this experience we are almost ready to move ahead and enshrine this kind of thing in legislation. I think what this does is introduce the kind of discipline that the Auditor General had in mind when he penned his recommendation for cost recovery. I would emphasize that the recommendation was on the err side.

Mr. Dantzer: On page 4 of your brief, item 6, you ask that costs should be apportioned fairly between all users including pleasure craft. Do pleasure craft now pay to use the seaway?

Mr. Rothwell: Indeed they do.

[Traduction]

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Quelqu'un du gouvernement veut-il prendre la parole? Monsieur Dantzer, vous avez 10 minutes.

M. Dantzer: Dans votre mémoire, vous recommandez l'intégration à la loi de certaines dispositions. À la page 3, paragraphe 3, vous dites que la loi devrait prévoir que le gouvernement n'assume les coûts, ne modifie les droits, les frais prévus, qu'avec le consentement des usagers. Est-ce que vous songez au consentement unanime? Il est possible qu'il ne l'obtienne jamais. En effet, qui consentirait à une augmentation des droits?

M. Rothwell: Il y a des choses assez extraordinaires qui se produisent parfois, monsieur le président. Nous avions un but très précis lorsque nous avons élaboré ce critère numéro 3. Au cours des cinq dernières années, les directeurs d'un groupe d'associations intéressées ont rencontré périodiquement l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Ces rencontres ont été organisées à la suite du doublement des droits de la voie maritime imposés de 1978 à 1980, décision qui avait donné lieu à énormément de controverse.

Nous avons donc commencé ces réunions, et les gens de la voie maritime nous ont ouvert leurs grands livres et nous ont montré ce qu'ils faisaient. Au fil des ans, les usagers et l'Administration de la voie maritime ont développé des liens très positifs. Les résultats ont été très intéressants des deux côtés. La direction de la voie maritime est très prudente. Ils nous préviennent toujours quand ils ont l'intention d'augmenter les droits. Ces rencontres leur permettent de mieux comprendre les problèmes des usagers. La loi est assez rigide. Les exigences en matière de recouvrement des coûts de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont très rigides et créent des problèmes commerciaux.

On est assez conscient de cette situation, qui a pour résultat... Qui plus est, l'Administration de la voie maritime profite du jugement de certains des meilleurs administrateurs canadiens.

C'est ce qui a fini par se produire. Je vois cela comme un projet pilote. Nous sommes peut-être même prêts à légiférer sur ce genre de structure. Cette façon de procéder entraîne, à mon avis, le genre de discipline à laquelle le vérificateur général a fait allusion dans sa recommandation concernant le recouvrement des coûts. Je tiens à préciser que, selon moi, cette recommandation allait beaucoup trop loin dans l'autre sens.

M. Dantzer: À l'article 6 du paragraphe 4 de votre mémoire, vous recommandez que les coûts soient répartis également entre tous les usagers, y compris les plaisanciers. Les navires de plaisance doivent-ils payer pour utiliser la voie maritime à l'heure actuelle?

M. Rothwell: Bien sûr.

[Text]

Mr. Dantzer: You have a system to allocate the cost of their boats as opposed to a bigger vessel, that sort of thing.

Mr. Rothwell: Yes, there is a different toll schedule for pleasure craft. There is some question about the allocation, but they certainly pay tolls.

Mr. Dantzer: You heard the previous group of people saying they did not think pleasure craft should have to pay for Coast Guard services. Obviously you do not believe that because you have asked that pleasure craft be apportioned part of the cost under section 4. Would you like to enlarge on that position?

Mr. Rothwell: I do not really want to do so at this point. I think it was an excellent suggestion that these groups get together. I would not want to give a percentage because I do not know the percentage.

Mr. Dantzer: You believe they should pay part of the costs. You disagree with the previous group that was in here.

Mr. Rothwell: If somebody said they should not pay anything, it was not detected by me; I was in and out of the room at the time. I did not detect that they were saying they should not pay anything. If that was the case, I think that should . . .

Mr. Dantzer: It was my understanding that they felt their general taxes as citizens should pay for any services they got. That was my impression.

Mr. Rothwell: There is at least an element of truth in that, sir, because the lakes seaway system is a national asset. Certainly there is no argument as it is clear here that the user should pay. We should probably have a look at that sometime before this bill is redrafted and see just what percentage of it is a national asset and probably should come out of taxation.

Mr. Dantzer: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page 6 of your brief you make reference to the reality that user fees become a legitimate, deductible operating expense and that government nets only a portion of the user fees charged. Can you educate us a bit in terms of the Great Lakes and St. Lawrence . . . if there was \$100 that was a specific user fee in terms of your industry, what percentage would you be able to deduct?

Mr. Leitch: We would deduct 100% of that from the earnings of the company.

Mr. Angus: In other words, it is a pass-through. In terms of the government's bottom line it is not going to change anything other than how the Department of Transport's accounts look.

[Translation]

M. Dantzer: Donc, votre système vous permet de calculer le coût pour leurs embarcations, par opposition aux plus gros navires, n'est-ce pas?

M. Rothwell: Oui, il existe une structure de droits bien différente pour les embarcations de plaisance. Des questions surgissent parfois sur la répartition de ces coûts, mais ils doivent quand même payer.

M. Dantzer: Vous avez entendu le groupe précédent qui prétendait que les embarcations de plaisance ne devraient pas avoir à payer pour les services de la garde côtière. Vous ne partagez sans doute pas cet avis, puisque vous recommandez que les navires de plaisance paient également des droits en application de l'article 4. Pouvez-vous nous expliquer votre position?

M. Rothwell: Je n'ai pas vraiment envie de le faire maintenant. J'ai trouvé que ces groupes avaient très bien présenté leur opinion. Je n'ai pas d'idée quant au pourcentage, et je vais donc m'abstenir.

M. Dantzer: Mais vous prétendez qu'ils devraient payer une partie des coûts. Vous n'êtes donc pas d'accord avec le groupe précédent.

M. Rothwell: Je ne m'en suis pas aperçu, si quelqu'un s'est prononcé contre l'opportunité de payer des droits. Je n'étais pas constamment dans la pièce à ce moment-là. Je ne me suis pas rendu compte qu'ils ont dit qu'ils ne devraient rien payer. Si c'était le cas, je pense . . .

M. Dantzer: J'ai eu l'impression qu'ils estimaient que les impôts qu'ils paient en tant que contribuables devraient suffire pour couvrir ce genre de services. En fait, c'est mon impression.

M. Rothwell: Il y a beaucoup de vrai dans ce que vous dites, monsieur, parce que la voie maritime et les Grands Lacs constituent un atout national. Mais il ne fait aucun doute que l'utilisateur devrait quand même payer. Il serait peut-être bon d'étudier la question plus à fond avant que le projet de loi ne soit revu et de déterminer quel pourcentage au juste du réseau constitue un atout national dont les coûts devraient être couverts par les impôts.

M. Dantzer: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Dantzer. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 6 de votre mémoire, vous mentionnez le fait que les droits d'utilisation constituent une dépense de fonctionnement légitime et déductible et que le gouvernement ne récupère qu'une partie de ces droits. Pouvez-vous nous donner quelques détails quant aux Grands lacs et au Saint-Laurent? Prenons un droit de 100\$. Quel pourcentage seriez-vous habilités à déduire?

M. Leitch: Nous pouvons déduire la totalité de ces droits des gains de la société.

M. Angus: En d'autres termes, c'est une simple formalité. Le seul changement sera au niveau de la comptabilité du ministère des Transports. Il n'y aura aucun changement au niveau

[Texte]

On the global Government of Canada budget the bottom line is not going to change. Is that what you are saying? However, is going to cost them more to administer a new user fee.

• 1050

Mr. Leitch: If it depends on the income tax, a general charge that you paid—I do not think I can handle that one, Mr. Angus. I think principally you are quite right, but I do not know just how to handle it.

Mr. Rothwell: Perhaps I can shoot from the hip a little bit with a few ifs. If you are dealing with all profitable organizations...

Mr. Angus: That is what you get these days.

Mr. Rothwell:—which you are not, then the \$100 would come right off the profit. So the profit would be \$100 less than it would be if these user fees had not been charged. So the profit is down by \$100. Taxes are 52% corporate taxes. Now, another if is if we are dealing all with corporations. If we are dealing with corporations, and if corporate taxes are 52%, then the government is netting the rest, less administration costs.

Mr. Angus: In terms of the shipper aspect—those who move the commodities—and using grain as an example, are you in a position to pass any user fee increases or new user fees back through the system, or do you have to absorb those costs yourselves?

Mr. Leitch: The shipping companies pass them on to the shipper. The problem is that when the shipper adds up his total costs he sometimes cannot use the service. So it backs up through another direction. But generally speaking, the tolls are passed on to the shipper.

Mr. Angus: But I am thinking in terms of grain, where we are already having a difficult time competing with the subsidies of the United States, the subsidies of EEC. If there is an increase in the cost, it has to give somewhere. It is either the ship owner or the producer who takes a beating.

Mr. Runciman: There is another feature of that, if I might add, and I go back to the concern in the minds of western grain producers which I mentioned earlier. As the costs of moving grain by water from Thunder Bay continue to escalate, rail is being brought into the picture, and it seems more and more competitive. We have certainly not reached the point yet where they are directly competitive, but the western grain producer has always been able to take some comfort from the fact that if, for some reason or other, the waterway is inoperative, whether it is because of winter weather or some other reason, there is always rail as a backup.

If the situation ever arrived where rail was fully competitive with water and saw the decline of the lake fleet to the point where it was no longer a factor in the transportation of grain east, he would feel very much a victim of a monopoly situation

[Traduction]

du budget du gouvernement canadien. Est-ce là votre recommandation? L'administration d'un nouveau droit d'utilisation leur coûtera beaucoup plus cher.

M. Leitch: S'il s'agit de l'impôt sur le revenu ou d'un droit général... je ne pourrais vous répondre, monsieur Angus. Vous avez sans doute raison en principe, mais je ne sais pas quoi vous dire.

M. Rothwell: Laissez-moi faire un peu l'avocat du diable. S'il s'agit d'organisations rentables...

M. Angus: On a l'habitude, ces derniers temps.

M. Rothwell: ... et ce n'est pas votre cas, les 100\$ sont déduits des profits. Donc, les profits seraient 100\$ plus élevés si les droits n'avaient pas été imposés. Cela revient donc à une réduction de 100\$. Et nous savons que 52 p. 100 des impôts sont des impôts sur les sociétés. Donc, si nous sommes tous des sociétés, si nous traitons tous avec des sociétés et que les impôts sur les sociétés s'élèvent à 52 p. 100, cela veut dire que le gouvernement récupère le reste, moins les frais d'administration.

M. Angus: Est-ce que vous pouvez transférer les augmentations des droits des usagers ou les nouveaux droits aux expéditeurs de grain, par exemple, ou devez-vous assumer ces coûts vous-mêmes?

M. Leitch: Les sociétés les transfèrent aux expéditeurs. Mais il arrive parfois que l'expéditeur est incapable d'avoir recours à ce service. Donc, ces coûts sont retransférés ailleurs. En règle générale, les droits sont retransmis aux expéditeurs.

M. Angus: Je pensais plus particulièrement au grain. En effet, nous traversons actuellement une période difficile, où nous devons faire concurrence aux subventions américaines et de la CEE. Quand il y a une augmentation de coût, quelqu'un, quelque part, doit l'assumer. C'est soit le propriétaire du navire, soit le producteur qui en subit le contrecoup.

M. Runciman: Il y a un autre aspect dont il faut tenir compte. Laissez-moi revenir un instant à la grande appréhension des producteurs de grain de l'Ouest dont j'ai parlé tout à l'heure. A mesure que le coût du transport du grain par eau à partir de Thunder Bay augmente, le transport par chemin de fer devient de plus en plus concurrentiel. Nous ne sommes toujours pas, bien entendu, arrivés au point où les chemins de fer sont directement concurrentiels, mais les producteurs de grain de l'Ouest se sont toujours consolés en pensant que si, pour une raison ou une autre, il était impossible d'expédier la marchandise par voie maritime, à cause de l'hiver ou pour une autre raison, le chemin de fer leur fournissait une solution de rechange.

Si les chemins de fer devenaient complètement concurrentiels et que notre flotte des Grands Lacs diminuait au point qu'elle ne servirait presque plus au transport du grain vers l'Est, les producteurs auraient vraiment raison de se sentir les

[Text]

if rail were his only alternative. He does have the alternative at the present time of rail or water. There is no doubt in my mind that this is another factor of increasing concern in the minds of western grain producers.

Mr. Angus: Wait until we get confidential rates. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Our final questioner for this segment will be Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Runciman, your group represents a mixture of carriers, users or shippers, as well as interested bodies like the Thunder Bay Chamber of Commerce. So it is pretty difficult to come before us with a single line or direction. But I take it that the philosophy of your brief was that you are not opposed to the government's desire to reduce its deficit nor the government's provision of a user pay. The red flag then was clause 4, as it was written, and what you want is a revision of clause 4.

The Minister appeared before this committee and indicated fairly clearly that he was open to representation, with respect to the kind of charges, on what services charges should be made and levels of charges. He wanted representation as between kinds and types of users. I rather take it then, perhaps in response to some earlier questioning, that your association was prepared to enter into those kinds of discussions and negotiations.

Mr. Runciman: It was really our attitude towards the Minister's statement that produced the listing of the 10 principles that we felt were quite important and essential.

• 1055

Clause 4, as it was originally presented, was so indefinite in so many areas and directions that it was the root of our concern. After the Minister's statement it was felt that if we could be positive and specific about what should be dealt with, that might be some help. That was the reason the 11 principles were enunciated in our brief today.

Mr. Reid: Has your association developed your thinking to the point where you are almost ready at any time to enter into these kinds of discussions with the Minister?

Mr. Runciman: I will leave it to Don Rothwell to tell you just how long the process of thinking about this situation and what remedies might be applied to it has been going on. It has been going on for many years. Would you like to add anything, Don?

Mr. Rothwell: We have really been concerned about this since 1979. At that point the then marine administrator made a speech on this very subject that has finally emerged as clause 4. We have been concerned about it since that time. We met the Minister of Transport a year ago last November and discussed this, among other things.

[Translation]

victimes d'une situation de monopole, surtout si les chemins de fer représentaient leur seule solution de rechange. À l'heure actuelle, le producteur a le choix entre le chemin de fer et le bateau. Il n'y a aucun doute dans mon esprit qu'il s'agit là d'un autre facteur qui crée des appréhensions chez les producteurs de grain de l'Ouest.

M. Angus: Et attendez que nous obtenions les taux confidentiels. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Le dernier intervenant sera M. Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Monsieur Runciman, votre association représente beaucoup de groupes de transporteurs, d'usagers et d'expéditeurs, de même que des groupes intéressés, comme la Chambre de commerce de Thunder Bay. Il vous est donc assez difficile de nous donner une orientation précise. Cependant, j'ai trouvé dans votre mémoire que vous ne sembliez pas vous opposer au désir du gouvernement de réduire son déficit ni à son idée de faire payer les usagers. Votre seule grande objection concerne l'article 4, tel que libellé, et vous en recommandez la modification.

Le ministre est venu témoigner devant le Comité et nous a dit très clairement qu'il était prêt à accepter des recommandations concernant la structure des droits. Il est intéressé à l'établissement d'une distinction entre les diverses catégories d'usagers. J'ai également eu l'impression, sans doute suite à des questions posées précédemment, que votre association était tout à fait disposée à participer à ce genre de discussions et de négociations.

M. Runciman: C'est en réponse à la déclaration du ministre que nous avons élaboré ces 10 grands principes importants et essentiels.

Sous sa forme originale, l'article 4 était si vague et si imprécis qu'il n'a pas laissé de nous inquiéter. Après la déclaration du ministre, nous avons pensé que faire des propositions constructives serait utile. C'est la raison de la présence de ces 11 principes dans notre mémoire d'aujourd'hui.

M. Reid: Avez-vous suffisamment réfléchi à la question pour entamer à tout moment des discussions avec le ministre?

M. Runciman: Je laisserai le soin à Don Rothwell de faire le point sur nos délibérations et sur les solutions proposées. Cela fait des années que nous réfléchissons à cette question. Voulez-vous ajouter quelque chose, Don?

M. Rothwell: Cette question nous préoccupe en réalité depuis environ 1979. Cette année-là, l'administrateur des transports maritimes a fait un discours portant justement sur cette question, et c'est ce discours qui est à l'origine de l'article 4. Depuis, nous nous posons des questions. Nous avons rencontré le ministre des Transports en novembre 1984 et nous avons discuté de cette question, entre autres.

[*Texte*]

Mr. Reid: Can you then assist this committee by giving a list of public service services which should not be subject to user-pay charges and which we might concern ourselves with in further representation? Charges that you are prepared to accept, some allocation of user-pay charge and those public service services of which you should not have to pay any share at all . . .

Mr. Runciman: It would be quite difficult to do that off the cuff at this moment, but that is the sort of thing we would be delighted to enter into—the sharing of information and knowledge about the situation.

Mr. Reid: It would be of great assistance to us. Could you let us have that kind of submission in written form at a later date and as soon as possible, as soon as is convenient to you?

Mr. Runciman: Our thinking is sufficiently far advanced that I am sure we could have it in the hands of the committee in a very short period of time.

Mr. Reid: Recognizing the great economic value of the Great Lakes, St. Lawrence waterway, the declining use and what I personally feel is a non-maximizing of this waterway, would your association be prepared to enter into some form of either a user task force or some inquiry which would be put together to concern itself with boosting or bolstering the use of that waterway?

Mr. Runciman: We would be delighted to be part of such an exercise. In fact, in our own initiative we have been carrying that on.

Mr. Reid: I am glad to hear that.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

I would like to extend our thanks to Mr. Rothwell, Mr. Runciman and Mr. Leitch representing the Great Lakes Waterways Development Association for appearing before the committee this morning. Thank you, gentlemen.

Mr. Runciman: Thank you for receiving us, Mr. Chairman.

• 1100

Le président: À l'ordre!

Les témoins sont maintenant, de l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent Inc., le capitaine Rosaire Desgagné, M. J.P. Simard et M. Ned Bossé. Bienvenue.

Le capitaine Rosaire Desgagné (président, Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, Inc.): Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs.

Je me présente. Mon nom est Rosaire Desgagné, je suis le président de l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, Inc. Je suis accompagné de M. Jean-Pierre Simard, secrétaire trésorier, ainsi que de M. Ned Bossé, de notre bureau d'Ottawa. Le présent mémoire est présenté par l'Association des opérateurs du Saint-Laurent. Cette association, fondée en 1936, a justement célébré la semaine dernière son cinquantième anniversaire de fondation.

[*Traduction*]

M. Reid: Pourriez-vous nous aider en nous donnant une liste des services publics qui ne devraient pas être assujettis à ces droits et auxquels nous devrions nous intéresser de plus près? Les cas dans lesquels vous seriez disposés à payer ces droits et ceux dans lesquels, selon vous, il ne devrait pas être question . . .

M. Runciman: C'est une question à laquelle il nous serait difficile de répondre de but en blanc, mais nous nous ferions un plaisir de vous fournir une liste de ce genre.

M. Reid: Cela nous aiderait grandement. Pourriez-vous nous faire parvenir, le plus tôt possible, dans la mesure de vos moyens, ces renseignements par écrit?

M. Runciman: Je crois que nous pourrions vous les faire parvenir très rapidement.

M. Reid: Compte tenu de l'importance économique des Grands lacs, de la voie maritime du Saint-Laurent, de la sous-utilisation, selon moi, de cette voie, votre association serait-elle disposée à participer à une sorte de groupe d'étude ou d'enquête, à titre d'usager, dont l'objet serait de trouver les solutions permettant d'accroître l'utilisation de cette voie navigable?

M. Runciman: Nous serions enchantés de participer à un tel exercice. En fait, nous menons un tel exercice de notre propre initiative.

M. Reid: Je suis heureux de vous l'entendre dire.

Le président: Merci, monsieur Reid.

J'aimerais remercier M. Rothwell, M. Runciman et M. Leitch d'être venus représenter ce matin devant notre Comité la *Great Lakes Waterways Development Association*. Merci, messieurs.

M. Runciman: C'est nous qui vous remercions de votre invitation, monsieur le président.

The Chairman: Order!

I would now like to welcome our next witnesses, Capt Rosaire Desgagné, Mr. J.P. Simard and Mr. Ned Bossé, of the St. Lawrence Shipowners Association, Inc.

Captain Rosaire Desgagné (President, St. Lawrence Shipowners Association, Inc.): Mr. Chairman, Members of Parliament, ladies and gentlemen.

My name is Rosaire Desgagné, and I am the President of the St. Lawrence Shipowners Association Inc. With me this morning are Mr. Jean-Pierre Simard, the Secretary-Treasurer, and Mr. Ned Bossé, who is from our Ottawa office. I am presenting the brief on behalf of the St. Lawrence Shipowners Association Inc. Just last week, our association celebrated its 50th anniversary.

[Text]

Elle représente 20 propriétaires ou opérateurs d'environ 50 navires engagés dans le commerce du cabotage sur le fleuve et les eaux limitrophes du Québec, de la tête des Grands Lacs jusque dans l'Arctique. Cette flotte côtière a joué et joue encore un rôle essentiel au développement économique du Québec.

L'Association des opérateurs du Saint-Laurent tient à se faire entendre aujourd'hui par les législateurs du pays. Après avoir consulté nos membres au sujet du projet de loi C-75, loi modifiant la Loi de la marine marchande, nous en sommes arrivés à la conclusion suivante: nous sommes d'accord en général avec l'ensemble de ce projet de loi, sauf en ce qui a trait à l'article 4, lequel devrait faire l'objet d'une mesure législative après une consultation des intéressés et non pas avant, comme c'est le cas maintenant.

En ce qui a trait aux mesures de sécurité en mer, à la protection de l'écologie du milieu marin, à la question des déversements d'huile ou de pétrole, nous sommes d'accord avec les mesures proposées. Il en va de même avec les modifications qui visent à rendre les navires canadiens compatibles avec les différentes conventions maritimes internationales. Cependant, nous pensons qu'on n'aurait pas dû profiter de ce projet de loi pour introduire, avec l'article 4, un changement radical de philosophie de fonctionnement de la Garde côtière, sans en parler d'abord aux intéressés.

Les membres de notre association sont prêts à défrayer une part juste et raisonnable des coûts pour les services à la navigation rendus par la Garde côtière, mais nous ne sommes pas d'accord pour autant à donner un chèque en blanc à votre administration, donnant à cette dernière le pouvoir d'instaurer un système de perception dont nous ne savons rien à l'heure actuelle. Et nous pensons, monsieur le ministre, qu'il n'est pas dans votre intérêt de le faire non plus.

Quels services entend-on faire payer? Les aides à la navigation? La protection de l'environnement? Le dragage? Le déglacage? Les écoles de formation? La recherche et le sauvetage? Ou encore tout cela mis ensemble?

Sur quelles bases peut-on opérer? Choisira-t-on le tonnage? La valeur de la marchandise? La grosseur du navire? Le nombre de fois qu'il franchit telle ligne imaginaire dans les Grands Lacs, le Saint-Laurent, le Golfe ou l'Arctique? Le ministère des Transports a parlé d'un objectif de récupération d'environ 15 p. 100 des coûts: S'agit-il des coûts à l'échelle du Canada, ou des coûts encourus régionalement par la Garde côtière? Autrement dit, chaque région va-t-elle devoir défrayer un pourcentage donné des dépenses encourues régionalement par la Garde côtière?

Enfin, qui au juste va payer? Les transporteurs maritimes? Les pêcheurs commerciaux ou récréatifs? Les exportateurs? Les plaisanciers à voile ou à moteur? Les gouvernements provinciaux (services rendus aux traversiers)? Va-t-on demander des compensations aux Inuits dans l'Arctique, aux villes ou villages côtiers qui échappent aux inondations?

[Translation]

It represents 20 owners or operators of about 50 ships engaged in coastal trading on the St. Lawrence River and the waters surrounding Quebec, from the Lake head to the Arctic. This coastal fleet has played, and is playing, an essential role in Quebec's economic development.

The St. Lawrence Shipowners Association Inc., is anxious to make its views known to Members of Parliament today. After consulting our members on Bill C-75, an Act to amend the Canada Shipping Act, we concluded that while we agree with the overall thrust of the bill, we disagree with Clause 4. This provision should be enacted into law after consultation with the parties involved, and not beforehand, as is the case at the moment.

We agree with the measures proposed in the bill on safety at sea and environmental protection in the case of oil spills. We also agree with the amendments designed to make Canadian ships comply with the various international maritime conventions. However, we do not think this bill should have been used to introduce, in Clause 4, a radical change in the operational approach of the coast-guard without first talking to the parties involved.

The members of our association are prepared to pay a fair and reasonable percentage of the cost of the navigational services provided by the coast-guard, but we do not agree that we should give the government a blank cheque, which would allow it to set up a fee system about which we know nothing at the present time. Furthermore, we do not believe it would be in the Minister's interest to proceed in this way either.

Which services will we have to pay for? Navigational aids? Environmental protection? Dredging? Icebreaking? Training schools? Search and rescue? Or all of these?

How will these charges be levied? According to the tonnage, the value of the cargo, the size of the ship, or the number of times that it crosses an imaginary line in the Great Lakes, the St. Lawrence, the Gulf or the Arctic Ocean? The Minister of Transport mentioned a cost recovery objective of 15%. Is he referring to costs throughout Canada, or the costs incurred by the coast-guard in the various regions? In other words, is each region going to have to pay for a certain percentage of the costs incurred by the coast-guard in its region?

Finally, we would like to know exactly who is going to be paying. Will it be the maritime carriers, commercial or recreational fishermen, exporters, or the sail or motor pleasure craft? The provincial governments (for services rendered to ferries)? Are we going to ask the Arctic Inuit to pay, or the coastal villages and towns that are not flooded?

[Texte]

• 1105

Je vous donne un exemple pour illustrer la complexité de la question. Il est admis qu'une partie importante des dépenses de la Garde côtière sur le Saint-Laurent en hiver va à la protection de l'environnement (ouverture du chenal pour permettre à l'eau de s'écouler plus rapidement et sans embâcles). Or, il est certain que le passage des gros porte-conteneurs ou autres navires contribue fortement au déglacement du Saint-Laurent. Est-ce que le gouvernement canadien va compenser les propriétaires de ces navires «pour services rendus au Canada»? En fait, quel pourcentage du déglacement est attribuable à la Garde côtière et quel pourcentage aux cargos?

Nous sommes d'avis, par exemple, qu'en cas d'application des frais aux usagers, il serait souhaitable que la partie des coûts d'administration et d'équipements de la Garde côtière reliés aux situations d'urgence environnementales soit comptabilisée à part du reste, de sorte que ces coûts soient imputés aux responsables de ces pollutions.

Ce n'est pas le bon moment: À notre point de vue, le moment est très mal choisi pour introduire de nouveaux frais aux usagers sur la route Saint-Laurent—Grands Lacs. Tous les frais additionnels relatifs à la Garde côtière doivent être envisagés en tenant compte des autres types de frais encourus pour d'autres services. Or, les frais actuellement encourus sont nombreux et vont en augmentant:

- péages de la Voie maritime, notamment la section Welland;
- droits de quaiage, droits de ports;
- augmentation du coût du combustible;
- hausse des salaires des équipages;
- augmentation du coût des assurances maritimes;
- hausse continues des frais d'opération et d'entretien;
- hausse du coût d'inspection des navires et de leurs équipements.

Il est bien entendu que plus un bateau est petit, plus sa capacité à gagner est limitée. Tous les frais additionnels représentent alors un pourcentage important des profits éventuels.

Le temps n'est pas très loin où les petits transporteurs maritimes ne pourront tout simplement plus survivre, sans parler de l'impossibilité, dans ces conditions, de développer leur industrie.

En outre, il faut constater que depuis quelques années, de nombreux concurrents de la Voie maritime Saint-Laurent—Grands Lacs ont vu leur situation s'améliorer.

1) La déréglementation ferroviaire américaine, en 1980, a contribué à réduire de beaucoup les coûts de transport exigés outre-frontière par les compagnies impliquées. Ces nouvelles mesures ont d'ailleurs réduit la zone d'influence des ports américains situés sur les Grands Lacs, ce qui a eu un impact sur le volume de trafic qui transite par le Saint-Laurent.

2) L'achat éventuel de compagnies de barges oeuvrant sur les canaux intérieurs américains par des compagnies de chemin de fer et la rationalisation qui devrait s'ensuivre pourraient très bien, à moyen terme, rendre cet autre mode de transport des produits en vrac plus compétitif, et donc plus attrayant pour

[Traduction]

I will give you an example to illustrate the complexity of the issue. It is an accepted fact that a major portion of the coast guard's expenses on the St. Lawrence in winter goes to environmental protection (cutting a channel to let the water flow more quickly and without obstruction). But it is also clear that large container ships or other vessels help a lot to break up the ice on the St. Lawrence. Is the Canadian government going to compensate the owners of these vessels "for services rendered to Canada"? What percentage of the icebreaking can be attributed to the coast guard and what percentage to cargo ships?

We feel, when it comes to user fees, that those costs incurred by the coast guard for administration and equipment related to environmental emergencies should be kept separate from the rest, so that they can be paid by the parties responsible for the pollution.

In our opinion, this is a very bad time to introduce new user fees on the St. Lawrence—Great Lakes route. Additional costs for the coast guard should be viewed in the framework of costs for other services. These costs are many and continue to increase:

- tolls on the Seaway, especially the Welland portion;
- wharfage and port fees;
- increases in the cost of fuel;
- increases in crews' wages;
- increase in the cost of marine insurance;
- continued increases in operating and maintenance costs;
- increases in the costs for inspecting boats and equipment.

It is obvious that the smaller the boat, the lower is its earning power. All these additional costs cut a large chunk out of our potential profit.

The moment is close at hand when small carriers will just not be able to survive, not to mention develop their industry under these conditions.

I should also mention that for several years the situation has improved for many of our competitors on the St. Lawrence Seaway—Great Lakes.

(1) The deregulation of the American railways in 1980 has reduced many of the transportation costs that used to be required across the border. These new measures reduced the drawing power of the American ports on the Great Lakes, which in turn had an impact on the volume of traffic on the St. Lawrence.

(2) The possible purchase by railways of barge companies operating on the American inland canals and the resulting rationalization may very well mean that this other mode of bulk transport may become more competitive over the medium

[Text]

les utilisateurs qui choisissent actuellement la route de la Voie maritime et du Saint-Laurent.

(3) Le dédoublement des voies ferrées dans l'Ouest du pays, entrepris à grand renfort de fonds publics, rendra bientôt à son tour plus attrayant un autre concurrent du Saint-Laurent.

(4) Finalement, bien qu'il soit encore difficile d'évaluer leur impact, les compagnies maritimes qui offrent des «services autour du monde» pourraient bien à leur tour compromettre l'équilibre actuel des forces dans le domaine du transport des marchandises par eau.

Cette évolution rapide de l'attrait des divers modes de transport peut évidemment porter un coup dur au système portuaire laurentien si, d'un côté, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière décident d'augmenter de façon importante leurs taux aux usagers et que, d'autre part, les modes de transport concurrents sont en mesure d'abaisser progressivement leurs tarifs.

En résumé, si la concurrence n'était pas en mesure d'offrir des solutions de rechange, il pourrait être rentable, pour le gouvernement fédéral qui a le contrôle de la Voie maritime et des services de la Garde côtière, d'augmenter ses tarifs et autres frais aux usagers. Tel n'est cependant pas le cas. Et il ne faut pas oublier qu'une part importante de cette concurrence est de l'extérieur du pays. Une utilisation décroissante du système laurentien pourrait même s'avérer plus coûteuse pour le contribuable canadien que les pertes actuelles encourues par la Voie maritime et la Garde côtière. On risque en effet de se retrouver avec une Voie maritime dispendieuse utilisée surtout par des bateaux de plaisance et une Garde côtière en bonne santé mais sans trafic maritime.

• 1110

Nous savons très bien que pour le gouvernement, le principe de recouvrement des coûts vise non seulement à recouvrer une partie des dépenses, mais aussi et surtout peut-être à modérer leur augmentation. Comme l'a dit le vérificateur général du Canada dans son dernier rapport, «les usagers, à la perspective de payer des droits proportionnels aux services rendus, exerceront des pressions pour que seules les dépenses nécessaires soient engagées.»

Puisque vous voulez que nous exercions des pressions, nous allons commencer tout de suite! Je vais vous dire quelle a été la réflexion d'un marin québécois qui travaille pour la Garde côtière lorsqu'il a entendu dire qu'à l'avenir on devrait payer pour les brise-glaces. Sa première réaction a été la suivante: «Je vais aller à la banque faire un emprunt, m'acheter un brise-glace et casser la glace pour la moitié du prix qu'il en coûte à la Garde côtière!»

Il y a ici plus qu'une boutade. Dans le cas du déglçage ou du dragage, pour poser les bouées ou les enlever, ou pour d'autres services analogues, quelqu'un va poser des questions sur le rapport coût-efficacité de la Garde côtière telle qu'elle fonctionne à l'heure actuelle. Il nous semble que normalement, le gouvernement devrait être en mesure de contrôler lui-même les coûts des services publics et ne pas refiler cette tâche aux usagers des services en question.

[Translation]

term, and therefore more attractive to users who currently take the Seaway and the St. Lawrence.

(3) The double tracking in the West, which was paid for largely by public funds, will shortly make another of our competitors more attractive.

(4) Finally, although it is too soon to assess their impact, shipping companies who offer services around the world may very well upset the current balance in cargo transportation.

This rapid change in the attractiveness of various kinds of transportation will certainly deal a severe blow to the St. Lawrence system, especially if the St. Lawrence Seaway Authority and the coast guard decide to increase their user fees substantially, at the same time as competing modes of transportation are in a position to decrease their rates.

To summarize, if the competition were not in a position to offer alternatives, it might still be viable for the federal government, which controls the Seaway and the Coast Guard, to increase its rates and other user fees. But there is competition. And it must be remembered that an important part of this competition comes from outside the country. A continued decline in the use of the St. Lawrence may be more costly to the Canadian taxpayer than the losses now being experienced by the Seaway and the Coast Guard. In fact, we run a risk of finding ourselves with an expensive seaway used mainly by pleasure craft and a coast guard in good health with no marine traffic.

We know very well that the government's aim in implementing cost recovery is not only to recover a portion of the expenses, but also, and perhaps mainly, to make sure they do not increase. As the Auditor General of Canada said in his last report, if users were faced with paying fees in keeping with the services rendered, they would exert pressure to make sure that only necessary expenses were incurred.

Since you want us to exert pressure, we will do so right away! I am going to tell you what a Quebec sailor who works for the Coast Guard said when he heard that in future we were going to have to pay for icebreakers. His first reaction was to say: "I am going to go to the bank for a loan, buy an icebreaker, and break the ice for half of what it costs the Coast Guard!"

This was not just a joke. When it comes to icebreaking or dredging, installing or removing buoys, or similar services, someone is going to ask questions about the cost-effectiveness of the Coast Guard as it currently operates. It seems to us that the government should be in a position to monitor the costs of public services itself and not palm this job off on the users of the services in question.

[Texte]

En terminant, je crois qu'il n'est pas exagéré, pour les raisons que nous avons mentionnées ici et pour les autres qui viennent d'être évoquées par la *Great Lakes Waterways Development Association*, afin de préserver entre autres la viabilité de l'axe majeur que constitue le Saint-Laurent pour l'économie nationale, de demander le retrait de l'article 4 du projet de loi C-75 jusqu'à ce qu'une étude complète des conséquences de sa mise en oeuvre ait été menée à bien.

Tant pour le trafic interne que pour le transport international dans le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs, une telle perception des frais, sans souci des conséquences, ne pourrait qu'aggraver la situation actuelle, précipiter la réduction de l'activité portuaire au profit notamment des ports de la côte est des États-Unis et miner la compétitivité des produits canadiens sur les marchés extérieurs.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Desgagné.

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer pour nous faire part de leurs préoccupations, surtout quant à l'article 4 de ce projet de loi.

Vous parlez de la consultation à la page 2 de votre mémoire: ... l'article 4... devrait faire l'objet d'une mesure législative après une consultation des intéressés et non pas avant, comme c'est le cas maintenant.

Voulez-vous dire qu'aucune consultation n'a été faite auprès des usagers en ce qui a trait à l'article 4?

M. Desgagné: On veut dire que lorsque le projet de loi a été adopté en Chambre en deuxième lecture, on n'avait fait aucune consultation sur l'article 4. L'article 4 du projet de loi C-75 est arrivé comme cela, sur papier, sans consultation des usagers.

M. Robichaud: Vous ne saviez pas que cela allait faire partie du nouveau projet de loi. Cela a été une surprise pour vous.

M. Desgagné: Surprise générale.

M. Robichaud: Je pense que vous seriez prêts à rencontrer les gens du ministère pour parler de la répartition des coûts, n'est-ce pas?

M. Desgagné: Oui.

M. Robichaud: Pensez-vous qu'il serait possible de déterminer quels coûts devraient être attribués aux pêches, aux différents transporteurs? Cela pourrait-il se faire assez facilement?

M. Desgagné: Nous ne croyons pas que cela va se faire facilement, mais nous aimerions savoir de quelle façon cela va se faire. Nous serions prêts à participer à l'exercice.

M. Robichaud: Cela pourrait être un dur coup pour vous, n'est-ce pas? Cela pourrait vous obliger tout simplement à abandonner les affaires.

[Traduction]

In conclusion, I do not think that it is going too far to ask that section 4 of Bill C-75 be withdrawn until a full study of the consequences of its application has been carried out, for the reasons we have given here and for other reasons that were mentioned by the "Great Lakes Waterways Development Association" so that we can preserve the viability of the St. Lawrence for our national economy.

If these fees are collected without regard to the consequences, both to internal traffic and to international transportation on the St. Lawrence and Great Lakes networks, it will only make the present situation worse, accelerate the decline in port activity, to the benefit of east coast American ports, and undermine the competitiveness of Canadian products on foreign markets.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Desgagné.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the witnesses for having taken the time to come and talk to us about their concerns, especially with respect to section 4 of this bill.

On page 2 of your brief you refer to consultation:

... Section 4... should only be the subject of a legislative measure after consultation with the parties concerned and not before, as is now the case.

Do you mean that the users have not been consulted at all with respect to section 4?

Mr. Desgagné: We are saying that when the bill was passed in the House at second reading there had been no consultation on Section 4. Section 4 of Bill C-75 appeared just like that, on paper, without consulting the users.

Mr. Robichaud: So you did not know it was going to be part of the new bill. It was a surprise to you.

Mr. Desgagné: A surprise to everybody.

Mr. Robichaud: I think you would be prepared to meet with people from the Department to talk about cost sharing, would you not?

Mr. Desgagné: Yes.

Mr. Robichaud: Do you think it is possible to determine how the costs should be shared among Fisheries and the various carriers? Do you think that could be done fairly easily?

Mr. Desgagné: We do not think it is going to be done easily, but we would like to know how it is going to be done. We are prepared to participate in the exercise.

Mr. Robichaud: This may be a hard blow for you, may it not? It could drive you out of business.

[Text]

• 1115

M. Desgagné: Surtout pour ceux qui font de la petite navigation, du cabotage au Québec.

M. Robichaud: Je comprends vos préoccupations, car je viens du Nouveau-Brunswick, d'une région proche de la Miramichi où on a un port nouvellement aménagé. On a besoin de services de déglace pour garder ce port en état de fonctionner. Si on devait faire payer aux usagers les pleins coûts, ce port devrait tout simplement être fermé. Ce port sert d'outil de développement régional et ce serait mauvais pour nous, au Nouveau-Brunswick. Je suppose que vos craintes sont les mêmes que les nôtres.

M. Desgagné: On a certainement les mêmes contraintes.

M. Robichaud: Combien de temps ce processus de consultation devrait-il durer, selon vous? Cela ne pourrait pas se faire du jour au lendemain. On ne peut pas prendre une telle décision en une ou deux semaines, n'est-ce pas?

M. Jean-Pierre Simard (secrétaire-trésorier de l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent Inc.): Evidemment, ce n'est pas une chose qui peut se faire rapidement. Par exemple, au Conseil consultatif sur la sécurité des navires, il y a des réunions deux fois par année pour discuter de toutes ces questions d'amendements aux lois sur la sécurité des navires, de nouvelle réglementation, etc. Nous finissons toujours par nous entendre au moyen de compromis de la part du Conseil consultatif sur la sécurité des navires, de la Garde côtière et des propriétaires et opérateurs de bateaux de toutes sortes. La même chose pourrait se produire en ce qui concerne les coûts aux usagers. Evidemment, ce sera un peu long parce qu'on ne sait pas combien cela peut coûter. Si on savait qu'il en coûterait 100,000\$ par année à la compagnie et que cela représenterait une augmentation de 10 p. 100, il serait facile de négocier. Mais on n'a rien. On nous dit qu'on va nous imposer des frais, que les services soient rendus ou non. Cela va loin. C'est inacceptable pour notre association et pour tous les autres usagers canadiens des services de la Garde côtière.

M. Robichaud: Donc, vous me dites que si on consacrait un certain temps à la consultation, il y aurait moyen de moyenner.

M. Simard: S'il y avait des consultations, elles devraient durer au moins quelques mois, et il y aurait peut-être moyen d'arriver à une entente en vertu de laquelle les usagers absorberaient une partie des coûts des services de la Garde côtière.

M. Robichaud: Seriez-vous en mesure de déterminer les coûts qui devraient vous être attribués et de quelle façon ils pourraient être payés?

M. Simard: Si on avait certains chiffres, on pourrait travailler à cela et discuter avec les gens de la Garde côtière des services essentiels, de ceux qui le sont moins et de ceux qui sont peut-être inutiles, ou encore des services qui sont complètement gratuits et qui ne devraient pas l'être.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

[Translation]

Mr. Desgagné: Particularly for those involved in coastal shipping in Quebec.

Mr. Robichaud: I understand your concerns, because I come from the Miramichi region of New Brunswick, and a port has recently been opened there. We need icebreaking services to keep the port operating. If we had to charge users the full cost, we would quite simply be forced to close the port. The port is an instrument of regional development, and it would be harmful for the people of New Brunswick if it were to close. I imagine your fears are the same as ours.

Mr. Desgagné: We are certainly facing the same problems.

Mr. Robichaud: How much time should the consultation process take in your opinion? It could not be done overnight. Would you not agree that a decision of this type could not be made in a week or two?

Mr. Jean-Pierre Simard (Secretary-Treasurer of the St. Lawrence Ship Owners Association Inc.): There is no doubt that it could not be done quickly. The advisory council on ship safety meets twice a year to discuss matters such as amendments to legislation on ship safety, new regulations, and so forth. The parties involved, the advisory council on ship safety, the Coast Guard, and the owners and operators of boats of all sorts, always manage to reach a compromise. The same thing could happen in the case of user fees. The process could, of course, be rather lengthy, because we do not know yet what the cost would be. If we knew that a company would have to pay \$100,000 a year, and that this would be a 10% increase, it would be easy to negotiate. But we have nothing to work with. We are told that there are going to be user fees, whether or not the services are provided. That is going a bit far. Our association and all other Canadian users of the Coast Guard find this unacceptable.

Mr. Robichaud: In other words, you are saying that if some time was set aside for consultation, there might be a way of working something out.

Mr. Simard: The consultations would have to last at least several months, and it might be possible to reach an agreement whereby the users would pay part of the costs of Coast Guard services.

Mr. Robichaud: Would you be able to determine which costs you should pay for and how they could be paid for?

Mr. Simard: If we had some figures to work with, we could have a discussion with Coast Guard officials about which services are essential, less essential or useless, and about the services which are free and which should not be free.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

[Texte]

• 1120

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I want to thank you for your very excellent list of questions that have to be answered on clause 4. It will give us a lot of things to work with.

I want to follow up on my colleague's questioning on consultation. You indicated that before the bill was tabled there was no prior consultation on clause 4. Once the bill was tabled in the House, how did you become aware of clause 4? Did the Minister of Transport communicate with your association, or did you find out about it through other sources?

M. Simard: Nous avons d'abord reçu, au mois de septembre, une lettre du ministre des Transports nous demandant d'appuyer ses amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada dont nous parlons dans les premières pages de notre mémoire. Nous lui avons répondu que nous appuyions sa position concernant la signature des ententes internationales et la nouvelle réglementation sur la pollution visant à protéger les pêcheurs et les employés de l'industrie de la pêche, mais que nous nous opposions à l'article 4 concernant le recouvrement par la Garde côtière de ses coûts, qu'elle fournisse les services ou non. La lettre du ministre était accompagnée, je pense, du projet de loi C-75. C'était la première fois que nous voyions cela.

Mr. Angus: As an industry, do you feel you offer a service that goes beyond your own particular needs; it is a service that is of benefit to the total country; to all of Canada?

M. Desgagné: Nous croyons que c'est un service qui profite à l'ensemble du Canada. Tous les étés, nous desservons les eaux de l'Arctique canadien et nous avons besoin des services de la Garde côtière. En desservant l'Arctique canadien, il est évident que nous rendons service à l'ensemble du Canada, surtout aux Inuits.

Mr. Angus: Do you have any examples of cargo that now originates in Canada but at one time used to go through the St. Lawrence and for economic reasons now goes through the United States or in another direction to an export position?

M. Simard: Il y a, par exemple, le commerce de l'exportation du grain, dont une partie va vers les ports de la côte du Pacifique à des prix concurrentiels comparativement au système Saint-Laurent—Grands Lacs. L'an passé, c'était 50 p. 100 du volume du grain. Nous prévoyons que ce sera 60 p. 100 l'an prochain, à causes des coûts exorbitants qu'on a déjà mentionnés. On en a oublié un, soit celui du pilotage dans la région des Laurentides. Le Mississippi est un concurrent extrêmement dangereux pour tous les ports canadiens, de l'Ouest ou de l'Est, parce qu'il a un système de canaux où il n'en coûte rien aux bateaux et aux cargaisons pour passer, sauf une surtaxe de 5 cents le gallon qui a été levée en 1985 pour éponger un déficit de 40,000\$ ou 50,000\$. Ce sera un concurrent très sérieux.

• 1125

Quant à l'importateur, peu importe que son grain ait été produit au Canada, en Australie ou en Chine, s'il est à

[Traduction]

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie de votre excellente liste de questions auxquelles il faut répondre sur l'article 4. Elle nous sera très utile dans nos travaux.

Je voudrais poursuivre les questions de mon collègue au sujet de la consultation. Vous dites qu'il n'y a pas eu de consultation sur l'article 4 avant le dépôt du projet de loi. Une fois le projet déposé à la Chambre, comment avez-vous pris connaissance de l'article 4? Le ministre des Transports a-t-il eu des communications avec votre association ou vous êtes-vous informé par d'autres sources?

Mr. Simard: In September we first received a letter from the Minister of Transport requesting our support for his amendments to the Canada Shipping Act to which we refer in the first pages of our brief. We answered that although we supported his position with respect to the signing of international agreements and new pollution regulations aimed at protecting fishermen and those working in the fish industry, we were opposed to clause 4's provision for cost recovery by the Coast Guard, regardless of whether it provides the service or not. I believe that a copy of Bill C-75 was included with the Minister's letter; it was the first time we saw it.

M. Angus: Pensez-vous que votre industrie offre un service qui n'est pas limité à vos propres intérêts mais qui profite à tout le pays?

Mr. Desgagné: We believe that it does benefit the entire country. Every summer we ply the waters of the Canadian Arctic and we require the services of the Coast Guard. Through our service to the Canadian Arctic it is obvious that we are offering something of benefit to the entire country, and particularly to the Inuit.

M. Angus: Avez-vous des exemples de marchandises qui proviennent du Canada et qui étaient acheminées auparavant par le réseau Saint-Laurent mais qui sont maintenant exportées par les États-Unis ou bien d'une autre manière?

Mr. Simard: There is, for example, the export grain trade, a part of which is shipped from the Pacific ports at prices competitive with those of the St. Lawrence-Great Lakes system. Last year it amounted to 50% of the total grain volume. We expect this share to rise to 60% next year because of the exorbitant costs we have already mentioned. There was one such cost which we overlooked, namely that of pilotage in the Laurentian area. The Mississippi is an extremely dangerous competitor for all Canadian ports, both in the East and the West, because of its canal system with no costs for boats and cargo, except for a 5¢ surcharge per gallon, which was implemented in 1985 in order to absorb a \$40,000 or \$50,000 deficit. It will be a very serious competitor.

It is of little concern to the importer whether the grain was produced in Canada, Australia or China, if he is in Rotterdam,

[Text]

Rotterdam, le prix est fixé à Rotterdam. Il s'en fiche. Nous transportons nous-mêmes du grain des Grands Lacs sur la Voie maritime, nous transportons toutes sortes de choses, et nous voulons que nos coûts demeurent concurrentiels afin de survivre. Cette récupération d'une partie des coûts de la Garde côtière nous arrive par surprise. On ne s'y attendait pas. On savait que les autres avaient tendance à augmenter leurs coûts, mais on n'avait pas entendu parler de la Garde côtière avant le mois d'octobre 1985 même si c'était dans l'air depuis longtemps.

Mr. Angus: There are two additional examples which I would like to add. Potash from western Canada is now being railed directly to Chicago instead of coming partially through the lakes. Secondly, in Ontario, and I guess to a certain extent in Quebec, the concern is over changing to low sulphur coal, both in terms of hydro projects and the steel industry. Right now it is cheaper by about \$7 a ton to bring the high sulphur coal across the lakes from the States than to bring it from western Canada. Obviously any new fees will make it even less likely that we will be able to bring in the kind of quantities of western coal we would like. I am sure that would help to keep you people working.

Finally, earlier today we heard about the taxation situation, that any kind of fees would just be passed back to the government in the form of tax expenditures. Do you have any comments to make as to what degree your group, the people you represent, are able to pass through those kind of fees by deductions on their income tax or corporate tax?

M. Simard: Je dirais que dans les trois quarts des cas, la récupération des coûts des services par la Garde côtière n'aura aucun effet sur l'impôt de nos membres car ceux-ci ne font pas de profits. La preuve, c'est que le nombre de membres de notre association diminue graduellement de même que le nombre de bateaux que nous exploitons. Peut-être que deux ou trois sur un vingtain en tireront un certain avantage, mais ce ne serait certainement pas la majorité. Les avantages fiscaux, c'est bien quand on fait des profits, mais quand on n'en fait pas, cela ne vaut rien.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I too want to welcome the witnesses to the table. Anyone who uses the St. Lawrence Seaway is a friend of mine.

I would like to find out more about you and your operation. Am I right in understanding you are an association of ship owners? Do you only ply the St. Lawrence and the Great Lakes or do you service other parts of the country or the north?

M. Simard: Oui, nous desservons les Grands Lacs, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les Provinces maritimes et l'Arctique canadien, et également, lorsque nous pouvons être compétitifs, nous faisons occasionnellement, avec certains de nos navires, des voyages à l'étranger, en Afrique ou en Amérique centrale,

[Translation]

the price is set in Rotterdam. He could not care less. We transport the grain from the Great Lakes on the Seaway, we ship all sorts of goods and we want our costs to remain competitive so that we can survive. This attempt to recover a part of the Coast Guard's costs has taken us by surprise. We were not expecting it. We were aware of the trend to raise costs but we did not hear anything about this move affecting the Coast Guard before October 1985, even though it had been in the air for a long time.

M. Angus: J'aimerais ajouter deux autres exemples. On transporte maintenant la potasse de l'ouest du Canada directement par chemin de fer jusqu'à Chicago au lieu de l'acheminer en partie par les Grands Lacs. Deuxièmement, en Ontario, et à un degré moindre au Québec, il est question de faire venir du charbon à faible teneur en soufre pour les centrales électriques et la sidérurgie. À présent il en coûte 7\$ de moins la tonne pour faire venir du charbon à haute teneur en soufre des États-Unis par les Grands Lacs que de le transporter de l'ouest du Canada. Il est évident que tous frais supplémentaires diminueront encore plus la possibilité de transporter du charbon de l'Ouest dans les quantités que nous voudrions. Je suis sûr qu'un nouvel apport comme celui-là vous aiderait à continuer à travailler.

On parlait tout à l'heure de la fiscalité et du fait que toutes sortes de redevances iraient au gouvernement. Avez-vous des observations à faire au sujet de la possibilité pour vos membres de compenser ce genre de redevance par des déductions fiscales de leur revenu personnel ou celui de l'entreprise?

Mr. Simard: I would say that in three quarters of the cases, the recovery of the cost of Coast Guard services will have no effect on the income tax of our members, since they are not making profits. An indication of this is the gradual decline in the number of members of our association as well as the number of boats in service. It is possible that two or three out of twenty might be able to take some advantage of this, but certainly not the majority. Tax benefits are of use when a business is profitable, but if it is not, they are worth nothing.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

M. Reid: Monsieur le président, je voudrais aussi souhaiter la bienvenue aux témoins. Je veux du bien à tout utilisateur de la Voie maritime du Saint-Laurent.

J'aimerais en connaître davantage sur votre association. Est-ce bien une association de propriétaires de navires? Naviguez-vous seulement dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs ou desservez-vous d'autres régions du pays, y compris le Nord?

Mr. Simard: Yes, we serve the Great Lakes, the St. Lawrence River, as well as the Gulf, the Maritimes and the Arctic Region, and we also occasionally send Canadian ships to Africa, Central America, and South America, but this is, of course, only done in those cases where we can be competitive.

[Texte]

en Amérique du Sud, lorsque nous pouvons être compétitifs, dis-je, avec des bateaux canadiens.

Mr. Reid: In response to an earlier comment, I believe you, Mr. Simard, indicated that you were ship owners of all sorts. Do I understand that you are ship owners in the carrier business, operating for trade and profit?

M. Simard: Oui, nous sommes évidemment des transporteurs maritimes, avec le but ultime d'essayer de faire des profits.

Mr. Reid: And basically your only objection to the bill before us, Bill C-75, and its amendments and philosophy, is to clause 4, which is a user-pay charge for the Coast Guard services.

M. Simard: Dans le projet de loi C-75, nous nous objectons seulement à l'article 4, tel que rédigé; et nous demandons que ce soit retiré afin qu'il y ait consultation pour savoir combien ça peut coûter. C'est une charge nouvelle et on n'a aucun document d'information pour pouvoir étudier ce point.

Mr. Reid: I also recognize that any additional charge for users of the St. Lawrence Seaway is coming not at an ideal time. But do you not agree with the previous witnesses that since 1959 enabling legislation has been there for a 100% recovery of cost, through tolls or lockage fees or otherwise, for the usage of the St. Lawrence Seaway?

M. Simard: Effectivement, cette loi existe peut-être mais je ne pense pas qu'elle ait été mise en application parce que la Voie maritime du Saint-Laurent sera peut-être fermée, comme la dette a été annulée.

Mr. Reid: And is it not so that you, like the community I represent, have objected every time there was an increase in the seaway tolls and every time there was an increase in the lockage fees on the St. Lawrence Seaway, because you and we did not want those extra charges? Is that not so?

M. Simard: Je dois vous dire qu'en ce qui concerne notre Association, nous nous y sommes opposés lorsque nous avons considéré que les demandes d'augmentation étaient injustes, principalement concernant les *lockage fees*, c'est-à-dire lorsqu'on a ouvert les écluses pour un navire de 200 pieds et un navire de 730 pieds, et que ça coûterait le même prix, puisque, enfin, ils n'avaient pas la même capacité de payer. Ce fut nos objections, il y a de cela de nombreuses années. Quant aux augmentations, nous n'avons pas fait beaucoup de récriminations à ce sujet.

• 1135

Mr. Reid: With Mr. Angus and others, we have been attempting to have a separate inquiry into the St. Lawrence Seaway to see why we are losing business and why we cannot

[Traduction]

M. Reid: En réponse à un commentaire qui a été fait tout à l'heure, il me semble que vous avez dit, monsieur Simard, que vous représentiez des propriétaires de navires de tous genres. Dois-je en déduire que vous êtes des propriétaires de transporteurs commerciaux dont l'objet premier est de réaliser un profit?

Mr. Simard: Yes, we obviously are shippers whose prime objective is to make a profit.

M. Reid: Et votre seule objection relativement au projet de loi C-75, aux amendements qui ont été apportés et au principe sur lequel il repose, concerne l'article 4, qui prévoit des frais d'utilisateur pour les services rendus par la garde côtière. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Mr. Simard: The only thing we object to in Bill C-75 is section 4, as it is now written. We ask that this section be removed in order that there might be consultations for the determination of what that will cost. This is a new charge and we have not been given any documentation which would have enabled us to

M. Reid: Je me rends bien compte que ce n'est pas le moment idéal pour imposer des frais supplémentaires aux utilisateurs de la voie maritime du Saint-Laurent. Mais ne conviendriez-vous pas avec les témoins qui vous ont précédé qu'il existe depuis 1959 une loi habilitante qui permet la récupération à 100 p. 100 des coûts d'utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent, et ce, par le biais des péages et des frais de passage d'écluses?

Mr. Simard: This enabling legislation does exist, but I do not think it was put into place because there was a possibility that the St. Lawrence Seaway might be closed, because the debt has been written off.

M. Reid: N'est-il pas vrai que vous, comme les gens de la localité que je représente, vous vous êtes chaque fois opposés aux augmentations au niveau des péages et des frais de passage d'écluses de la voie maritime du Saint-Laurent, parce que, comme nous tous, vous n'en vouliez pas de ces frais supplémentaires?

Mr. Simard: I must say that our association has always objected to those increases which it considered to be unfair. Take, for example, the lockage fees: in cases where the locks would be opened for a 200-foot ship and for a 730-foot ship, their idea was to charge them the same amount, but we did not consider that to be fair, because it is obvious the owners of the two boats would not have the same ability to pay. That was the objection we made to that, a few years ago. But as far as the increases go, we never complained very loudly about them.

M. Reid: M. Angus, moi-même, et d'autres, essayons d'organiser une enquête distincte sur la voie maritime du Saint-Laurent en vue de savoir pourquoi nous perdons des

[Text]

restore that waterway to a good economic transportation corridor used as it was a number of years ago. But I want to move away from that because that is a real concern.

Since you do serve other parts of the country, let us come down to Coast Guard services. Are you opposed to Coast Guard charges in their entirety, or are you prepared to say, yes, there are some charges that are fair and some charges that can be justified?

M. Simard: Non, nous ne sommes pas contre toutes les charges qui pourraient être faites aux usagers, mais nous voulons avoir l'opportunité d'étudier et de discuter ce qui est nécessaire et les charges qui pourraient être chargées aux usagers. Mais nous ne sommes pas contre l'ensemble, nous sommes contre la rédaction de cet article qui va jusqu'à dire que même si les services ne sont pas fournis, la Garde côtière pourra récupérer ses coûts de la même façon.

Mr. Reid: What is the present position of your association on charges that are perhaps justified, and do you know what services the Coast Guard currently renders that you would say are in the public interest and you feel should be a general taxation issue, not part of your users' cost? Put simply, what charges are you prepared to share in and what are you not?

M. Simard: À moins que ce soit absorbé par les assureurs de nos navires, nous ne sommes pas prêts à payer les frais de sauvetage des équipages, tels que l'a dit le ministre. Les frais que nous ne sommes pas prêts à payer non plus, sont les frais occasionnés par la pollution de toute sorte, par des navires étrangers et des bateaux canadiens, là où la Garde côtière doit avoir une organisation en place, 365 jours par année, 24 heures par jour, pour faire face à toute situation qui peut arriver au Canada, sur toutes nos côtes. Cela devrait être comptabilisé complètement et séparément, et chargé aux pollueurs possibles. Cela devrait être complètement séparé.

Mr. Reid: I thank you for that response.

Your association, and others, have been receiving Coast Guard services at the total taxpayers' expense. Do you know of any services the Coast Guard has been performing that have been provided at an excessive cost so some people would criticize them on those costs as was earlier indicated to you?

M. Simard: Il n'y a peut-être pas une utilisation maximale des services de brise-glace, par exemple, et il y aurait peut-être aussi moyen d'augmenter ou d'améliorer la gestion dans les aides à la navigation et le contrôle. De même, faire disparaître quelque chose qui ne sert plus mais qui a été mis en place il y a 20 ans, et qu'aujourd'hui avec de la technologie, nous n'en avons plus besoin. Il y a une foule de choses qui pourraient être faites pour réduire le budget de la Garde côtière. Et nous sommes prêts à rencontrer les intéressés avec les autres associations qui représentent l'industrie du transport maritime au Canada, pour en discuter.

[Translation]

clients et pourquoi nous ne pouvons pas rendre à la voie maritime la réputation qu'elle avait il y a quelques années, celle d'être un couloir de transport intéressant et rentable. C'est quelque chose qui me préoccupe de très près; j'aimerais passer à autre chose.

Étant donné que vous desservez d'autres régions du pays, parlons un peu des services de la garde côtière. Vous opposez-vous catégoriquement à l'idée même de l'imposition de certains droits correspondant aux services rendus par la garde côtière, ou bien seriez-vous prêts à dire que certains droits seraient justes et justifiés?

Mr. Simard: No, we are not opposed to all the charges which could be imposed upon users, but we would like to have the opportunity to study and discuss them in order to see what charges would be necessary and just what costs could be charged to users. We are not opposed to Coast Guard charges in their entirety; we simply are opposed to this section which goes too far, saying that even if these services are not rendered, the Coast Guard would have the authority to recover its costs.

M. Reid: Quels frais ou droits seraient justifiés aux yeux des membres de votre association? Et parmi les services qui sont déjà fournis par la garde côtière canadienne, lesquels sont, selon vous, dans l'intérêt public, lesquels devraient être couverts par une taxe générale et non pas intégrés à vos frais d'utilisateurs? Autrement dit, quels coûts seriez-vous prêts à partager et lesquels ne voudriez-vous pas partager?

Mr. Simard: Unless these were to be absorbed by the insurers of our ships, we would not be prepared to pay the costs of crew rescue operations, which the Minister mentioned. Other costs which we would not be willing to pay would be those brought about by any form of pollution, either by Canadian or by foreign ships, in those areas where the Coast Guard must ensure an organized presence 365 days a year, 24 hours a day, in order to deal with any situation which might come about off any one of our coasts. Such costs should be calculated separately and charged to those who are responsible for the pollution. Those costs should be tallied up separately.

M. Reid: Merci de votre réponse.

Les membres de votre association, et d'autres, ont jusqu'ici bénéficié des services de la garde côtière, et ce, aux frais des contribuables. Savez-vous qu'il y a des services rendus par la garde côtière dont le coût serait excessif et que certains critiqueraient, par conséquent, comme on vous l'a signalé tout à l'heure?

Mr. Simard: The icebreaking services are perhaps not used as much as they could be, and it might also be possible to increase or to improve the way in which the navigation aids and control services are used. Furthermore, it might be wise to eliminate those systems which were put in place 20 years ago but are no longer useful, given the technology we now have available. There are all sorts of things which could be done to reduce the Coast Guard's operating budget. We are perfectly willing to meet with the interested parties, with the other associations which represent Canada's shipping industry, in order to discuss this with them.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en arriver à une solution raisonnable pour le gouvernement et pour l'industrie.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid, Mr. Simard. I now go to Mr. Taylor. We have about five minutes left, and Mr. Angus . . . Mr. Robichaud as well. So there are three. If you could make your questions short, I would appreciate it very much. Mr. Taylor.

Mr. Taylor (Bow River): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to pursue one or two things that were talked about a few moments ago. First of all, is clause 4 the only clause in this bill that gives you any real concern? Are you happy with the rest of the bill?

Mr. Simard: C'est strictement l'article 4.

Mr. Taylor (Bow River): How much of the total cost of navigational aids do you pay now? Could you give me a ballpark figure?

Mr. Simard: Nous n'avons pas de coût, car ce que nous payons à la Garde côtière en ce moment, c'est pour l'inspection de nos navires.

Mr. Taylor (Bow River): So you do not pay any part . . . none on dredging?

Mr. Simard: No.

Mr. Taylor (Bow River): None on vessel traffic?

Mr. Simard: No.

Mr. Taylor (Bow River): None on ice-breaking?

Mr. Simard: No.

Mr. Taylor (Bow River): You do not pay any of that?

Mr. Simard: No.

Mr. Taylor (Bow River): Do you think it reasonable that you should pay something on these services?

Mr. Simard: Pour les brise-glace, lorsque nous profitons du moment où ils vont briser la glace pour éviter les inondations des rives du fleuve Saint-Laurent, par exemple . . . Est-ce qu'on devrait payer pour le brise-glace? Le but de son voyage n'est-il pas de prévenir les inondations? Si nous sommes renseignés et que nous suivons, nous ne devrions pas avoir à payer pour ça.

Mr. Taylor (Bow River): Do you think you should pay a part of navigational aids, which help you navigate your boats? Is it proper for you to pay a part of that charge of navigational aids?

Mr. Simard: Probablement que pour les aides à la navigation, oui. Nous en payons une partie, oui.

Mr. Taylor (Bow River): And the same with ice-breaking? You should pay some?

I do not see why we could not reach some solution which would be reasonable and acceptable both for the government and for the industry.

Le président: Merci, monsieur Reid. Merci, monsieur Simard. La parole est maintenant à M. Taylor. Il nous reste environ cinq minutes encore, et M. Angus, . . . ainsi que M. Robichaud. Vous êtes donc trois à vouloir interroger les témoins. Je vous serais par conséquent reconnaissant d'essayer d'être brefs. Monsieur Taylor.

M. Taylor (Bow River): Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre sur une ou deux choses dont il a été question il y a quelques instants. Tout d'abord, l'article 4 est-il le seul article dans ce projet de loi qui vous préoccupe réellement? Êtes-vous satisfaits du reste du projet de loi?

Mr. Simard: It is strictly section 4 which bothers us.

M. Taylor (Bow River): Quelle part des frais de service de navigation payez-vous à l'heure actuelle? Pourriez-vous nous donner un chiffre approximatif?

Mr. Simard: There is no cost for that, because what we are now paying the Coast Guard covers ship inspection.

M. Taylor (Bow River): Vous ne payez donc aucune part . . . rien, donc, pour le dragage?

Mr. Simard: Non.

M. Taylor (Bow River): Rien pour les services de trafic maritime?

Mr. Simard: Non.

M. Taylor (Bow River): Rien pour les opérations de brise-glace?

Mr. Simard: Non.

M. Taylor (Bow River): Vous ne payez aucune part des coûts correspondant à ces services-là, n'est-ce pas?

Mr. Simard: Non.

M. Taylor (Bow River): Pensez-vous qu'il serait raisonnable que vous payiez quelque chose pour ces services?

Mr. Simard: As far as icebreaking services are concerned, when they break the ice in order to avoid flooding along the St. Lawrence River, we take advantage of it . . . But should we be paying for icebreaking? When these operations are carried out, is this not done in order to prevent flooding? If we have been informed of the plan and if we come at the right time, we should not have to pay for that.

M. Taylor (Bow River): Pensez-vous que vous devriez payer une partie des aides à la navigation, qui vous aident à naviguer? Serait-il juste que vous en payiez une partie?

Mr. Simard: For navigational aids, I guess so. And we do pay part of those costs.

M. Taylor (Bow River): Et en serait-il de même pour les services de brise-glace? Devriez-vous en payer une partie?

[Text]

M. Simard: Pour la question des brise-glaces, nous aimerions élaborer là-dessus.

Mr. Taylor (Bow River): I have two other questions. Did I understand you to say that you only haul grain? What else do you haul besides grain?

M. Simard: Nous transportons des passagers et des marchandises en vrac ou des cargaisons de marchandises générales sur le fleuve Saint-Laurent, dans l'Arctique et à partir de la tête des Grands Lacs aussi, et occasionnellement, vers les pays étrangers lorsque nous pouvons être compétitifs avec des bateaux canadiens.

Mr. Taylor (Bow River): You said that . . .

The Chairman: If I may intervene at this point . . . one more question then, Mr. Taylor.

Mr. Taylor (Bow River): When you set the charges, are you able to charge back to your customers any payments you make for any of these items and still be competitive?

M. Simard: En ce moment, il ne faudrait pas en ajouter de trop pour nos clients, parce que nous ne serons plus compétitifs, bientôt.

• 1145

C'est très marginal à ce moment-ci.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. We just have time for one supplementary, if you do not mind, Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Vous avez dit que les membres de votre association desservait les communautés du nord de l'Arctique canadien, n'est-ce pas? Quelle sorte de marchandises transportez-vous? Est-ce que c'est pour les communautés inuites? Et de quelle façon ça pourrait les affecter si on appliquait l'article 4?

M. Desgagné: Si on avait à payer pour les frais de brise-glaces, lorsque nous allons dans l'Arctique, certainement que le coût de la cargaison serait beaucoup plus élevé.

M. Robichaud: Alors, ça veut dire que les communautés, dans le Grand-Nord, pourraient en souffrir de façon grave, n'est-ce pas?

M. Desgagné: Oui, c'est bien ça. Ce sont ces coûts-là qu'il faudrait repasser aux clients potentiels.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud. *Merci beaucoup.*

We will now continue with our fourth witness, the Council of Forest Industries of British Columbia represented by Mr. G.E. Bennett. I understand that the witness does not have a written statement but will present us with an oral statement. We will then go right into questioning.

Mr. G.E. Bennett (Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia): Thank you very much, Mr. Chairman, committee members. We certainly appreciate the opportunity to address the committee on Bill C-75.

[Translation]

Mr. Simard: As far as icebreaking services are concerned, we would like to look at that a little more closely.

M. Taylor (Bow River): J'ai deux autres questions. Ai-je bien compris que vous ne transportez que du grain? Que transportez-vous d'autre?

Mr. Simard: We ship passengers, bulk merchandise and general cargo along the St. Lawrence River, in the Arctic and from the head of the Great Lakes also, and occasionally to foreign countries, in those cases where we can be competitive with our Canadian ships.

M. Taylor (Bow River): Vous avez dit que . . .

Le président: Puis-je intervenir . . . Une dernière question, monsieur Taylor.

M. Taylor (Bow River): Dans l'établissement de vos tarifs, pouvez-vous imputer une partie de ces frais à vos clients et demeurer concurrentiels?

Mr. Simard: It would not be wise right now to add too much onto the costs our clients pay, because we would very quickly lose our competitiveness.

As of now, it is very marginal.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Nous avons tout juste le temps pour une question supplémentaire, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. You told us that members of your association were serving communities in the northern Arctic, is that right? What is the nature of your cargo? Are you delivering to Inuit communities? What effects would it have on them if we were to apply clause 4?

Mr. Desgagné: If we had to pay icebreaker costs, when we are in the Arctic, cargo costs would certainly rise considerably.

Mr. Robichaud: Therefore, communities in the extreme north would be seriously affected?

Mr. Desgagné: Exactly. We would have to pass these costs on to potential clients.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud. *Thank you very much.*

Nous passons maintenant à notre quatrième témoin, le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, représenté par M. G.E. Bennett. Je crois comprendre que notre témoin n'a pas de déclaration écrite, mais qu'il va nous faire un exposé oral. Dès qu'il aura terminé, nous passerons aux questions.

M. G.E. Bennett (vice-président, Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique): Merci beaucoup, monsieur le président, membres du Comité. Nous apprécions beaucoup l'occasion que vous nous donnez de parler du Bill C-75.

[Texte]

The Council of Forest Industries represents 136 forest industry companies in the province of British Columbia who together account for over 90% of the total product value of the forests in British Columbia. Bill C-75 is an important issue as far as the forest industries in B.C. is concerned.

I apologize for the fact that we do not have a written submission. We have only a very brief position so we hope that our oral statement will be sufficient for the members to understand our position.

Our concern, our interest in Bill C-75 relates preponderantly to clause 4. I think that does not surprise you. There is one other little item in the bill that we may have time to discuss, but we will not mention it in our statement.

The first thing we want to make clear to committee members is that the forest industry wants to pay for the services we receive. We think there are too many free lunches right now. We take the position that it is refreshing to see legislation being brought in to recover costs of government services that are provided. We think that by doing so there may be an opportunity to inject an element of efficiency and control into the cost of performing services.

The principle of user fees does not scare us a bit. Here come the "buts". We do not think any user should be forced to pay for services that someone else is getting. For example, in the west coast we have natural ice-free, deep-water ports. We do not need any ice-breaking services; therefore we should not be paying for ice-reaking services and they should not be assessed against the west coast operations of the Coast Guard.

• 1150

But two: There should be a fair sharing of the cost burden among all user groups reaping the benefit of the services that are being provided. In other words, there should not be any cross-subsidization or special exemptions due to "political" or other considerations.

But three: If we are expected to pay for the services we are receiving then we would like to have some input into what is required. We should be able to participate in the decisions of the services that are being contemplated.

But four: We urge the committee to consider the competitive position of exports, and the port position. We can recover costs but we can be out of business. Let me give you a little example. In the United Kingdom the ports recover 100% of the costs of the aids to navigation, except there is no navigation. Most of the vessels are avoiding the U.K. ports, going to the continent and transshipping their cargo back to the U.K. on small vessels. So user pay on navigational aids is being handled in the United Kingdom, but there is no navigation.

[Traduction]

Le Conseil des industries forestières représente 136 compagnies du secteur forestier de la province de la Colombie-Britannique qui, ensemble, constituent plus de 90 p. 100 de la production forestière de la Colombie-Britannique. Le Bill C-75 a une grande importance pour l'industrie forestière de la Colombie-Britannique.

Je vous prie de nous excuser, car nous n'avons pas de déclaration écrite. Nous avons seulement un court exposé qui, nous l'espérons, permettra aux députés de comprendre notre position.

L'élément du Bill C-75 qui nous intéresse avant tout, c'est l'article 4. J'imagine que cela ne vous surprendra pas. Il y a encore un autre petit détail dont nous aurons peut-être le temps de discuter, mais il n'en est pas question dans notre déclaration.

Pour commencer, nous tenons à faire comprendre aux membres du Comité que l'industrie forestière tient à payer les services qu'elle utilise. À l'heure actuelle, il y a déjà trop de pique-assiette. Nous accueillons donc avec plaisir un projet de loi qui devrait permettre au gouvernement de rentrer dans les coûts des services qu'il assure. Nous pensons que cela devrait permettre de contrôler plus efficacement le coût des services.

Le principe des frais imposés aux usagers ne nous fait pas du tout peur. Maintenant, il est temps de passer aux «mais». Cela dit, nous pensons que personne ne devrait être forcé de payer des services utilisés par quelqu'un d'autre. Par exemple, sur la côte ouest, nous avons des ports en eau profonde naturels, libres de glace. Nous n'avons pas besoin de services de brise-glace; par conséquent, nous ne devrions pas être obligés de payer pour des services de brise-glace, et ces coûts-là ne devraient pas figurer dans le coût des opérations de la garde côtière sur la côte ouest.

Deuxième «mais»: les coûts devraient être répartis équitablement entre tous les groupes d'utilisateurs qui profitent des services. Autrement dit, il ne devrait pas y avoir d'interfinancement ni d'exemptions spéciales pour des raisons «politiques» ou autres.

Troisième «mais»: si l'on s'attend à ce que nous payions les services que nous recevons, nous voulons avoir notre mot à dire quand il s'agit de décider de ce dont nous avons besoin. Nous voulons participer aux décisions relatives aux services à assurer.

Quatrième «mais»: nous prions instamment le Comité de tenir compte de la position concurrentielle des exportations, et également de la situation des ports. Nous pouvons rentrer dans nos coûts, mais nous risquons peut-être d'y perdre nos entreprises. Permettez-moi de vous donner un petit exemple. Au Royaume-Uni, les ports récupèrent 100 p. 100 des coûts des aides à la navigation, mais il n'y a pas de navigation. La plupart des bateaux évitent les ports du Royaume-Uni, et préfèrent décharger sur le continent leurs marchandises, qui sont ensuite réexpédiées vers le Royaume-Uni dans de petites

[Text]

Those are the four "buts" we have. Please consider them. We urge you to do that. As the clause sits, there is no assurance that any of the above factors will be given any consideration, let alone acted upon.

With user pay we think the user has a right to insist upon controllable costs, insist upon efficiency and insist that no more services are provided than are required.

We would like to see these items we have mentioned put into the legislation before it is passed. In other words, the legislation, the bill, the way it sits is too open. We just do not know what is going to happen. It is enabling legislation. We are glad to see that the government is going to recover some costs, but we would like to see our concerns put into the legislation before it is passed.

Finally, I would like to impress upon the members that we consider there are four user groups with respect to the cost of recovery methods we are talking about. We have commercial vessels in domestic trade; we have commercial vessels in international trade; we have fishing vessels, both large and small; and we have pleasure boats.

Gentlemen, we are all users, and all users should pay.

I will be glad to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bennett. The first questioner, again, will be Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Bennett, for coming to the committee. I appreciate your presentation and probably have a few questions on some of your "buts".

"But" number 2, fair sharing of cost of services: How do you propose this could be determined among the four user groups you mentioned? Would you be willing to participate in such an exercise?

Mr. Bennett: I have to say yes. In such an exercise as to determine how?

Mr. Robichaud: Yes.

Mr. Bennett: Yes, we would be willing to participate in that.

Mr. R.J. Toporowski (Chairman, Transportation Committee, Council of Forest Industries of B.C.): If I might add a comment there, exactly what is a fair share may be something that is difficult to determine, but at the moment there are instances where certain of those groups are paying no share.

If I wanted to take an example of that, I have here with me something I just received last week, and it says "Proposed 1986 tariff increases at public harbours and ports—Transport Canada". This is proposals for tariffs under the Public Harbours and Port Facilities Act. Under that act there are assessments for harbour dues within public ports and harbours.

[Translation]

embarcations. Au Royaume-Uni, on a donc réglé le problème des aides à la navigation, mais il n'y a pas de navigation.

Voilà pour nos quatre «mais». Nous vous demandons d'y réfléchir, nous vous en prions instamment. Avec cet article sous sa forme actuelle, rien ne prouve qu'on réfléchira à ces considérations, et encore moins qu'on en tiendra compte.

Si l'on applique le principe des frais imposés aux usagers, ceux-ci ont le droit d'insister sur des coûts contrôlables, d'insister sur l'efficacité, et d'insister pour ne pas payer des services qui ne sont pas utiles.

Nous aimerions qu'on tienne compte de ces considérations avant d'adopter le projet de loi. Autrement dit, le projet de loi, le bill, sous sa forme actuelle, est trop ouvert. Il contient trop d'incertitude. C'est une législation habilitante. Nous sommes heureux de constater que le gouvernement s'apprête à rentrer dans une partie de ses coûts, mais nous aimerions qu'on tienne compte de nos préoccupations avant d'adopter le projet de loi.

Enfin, nous aimerions expliquer que pour nous, quatre groupes d'usagers sont impliqués dans les méthodes de recouvrement des coûts dont nous vous avons parlé. Nous avons les bateaux commerciaux pour le commerce national, les bateaux commerciaux pour le commerce international, les bateaux de pêche, gros et petits, et également, les bateaux de plaisance.

Messieurs, nous sommes tous des usagers, et tous les usagers doivent payer.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bennett. Encore une fois, c'est M. Robichaud qui commence.

M. Robichaud: Merci, monsieur Bennett, d'être venu aujourd'hui. J'apprécie beaucoup votre exposé, et j'ai quelques questions à vous poser sur vos «mais».

Le «mais» numéro 2: partage équitable du coût des services; comment pensez-vous faire pour répartir équitablement les coûts entre les quatre groupes d'usagers? Est-ce que vous accepteriez de participer à cet exercice?

M. Bennett: Je suis forcé de répondre que oui. L'exercice de répartition?

M. Robichaud: Oui.

M. Bennett: Effectivement, nous serions prêts à y participer.

M. R.J. Toporowski (président, Comité des transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique): Permettez-moi une observation; il peut être difficile de déterminer ce qu'est une part équitable, mais pour l'instant, certains de ces groupes ne paient aucune part.

Je vais vous citer un exemple; j'ai ici un document que j'ai reçu la semaine dernière et qui s'intitule: «Augmentations des tarifs portuaires proposées pour 1986—Transports Canada». Ce sont des propositions tarifaires dans le cadre de la Loi concernant les ports et installations de ports publics. En vertu de cette loi, une échelle des redevances portuaires dans les ports publics et installations portuaires est prévue.

[Texte]

• 1155

Now, the groups that are paying. Vessels that are specifically exempted: vessels engaged solely in fishing; vessels that are pleasure craft not engaged in commercial activity. These are two groups that are the major users of public harbours and ports, and yet they are sharing nothing of the cost burden. It is the commercial vessels, excluding fishing vessels, that are being charged.

When I look at it, and I look at it very cynically, I say politically there are an awful lot of voters among those fishermen, there are an awful lot of voters among those pleasure boaters. There are not so many voters among the users of deep-sea vessels, and there are not so many voters among the commercial vessels, such as tug boats, that kind of thing. Who gets hammered with the charges? If we are going to charge, let us charge across the board, and let us charge fairly across the board.

Now, we can spend lots of time arguing whether it should be 15% of it to fishing vessels, and 20% to that group, but at least let us get everybody participating in it. Right now under this a small tug boat operating in a harbour will pay \$150 a year in harbour dues. Maybe instead of his paying \$150 a year and the fish boat paying nothing, maybe he could pay \$25, and the fish boat could pay \$25, and the pleasure craft could pay \$25. Share the burden is all we are saying.

Mr. Robichaud: Now we are going from butts to maybes. Who would determine those charges? Would you let that be done by the Minister at his own discretion?

Mr. Bennett: Who determines how much tax we pay? You know, it seems to be a very arbitrary decision. I guess we have not given much thought to about who determines it. We would like the principle of a fair sharing of the burden be accepted, and then determine how it is going to be allocated.

For example, sir, we think that if there is a sharing, however little, at least nobody is going to insist upon a service without paying for it. If they have to pay for it, they are going to think about what kind of service they want.

Mr. Robichaud: You would agree, then, with the three previous groups that have come before us that there should be consultation before those user fees are put into effect; before and not after.

Mr. Toporowski: Yes, sir. Very definitely yes.

Mr. Robichaud: Have you been consulted at all about clause 4, as to the form it is written in now and to its inclusion in Bill C-75?

Mr. Bennett: We have had discussions on it with some officials from Transport Canada.

Mr. Toporowski: In answer to that, we have had discussions since the clause came out. In terms of consultation before the legislation was drafted, no.

[Traduction]

Passons maintenant aux groupes qui paient. Les bateaux qui sont nommément exemptés: les bateaux qui se livrent exclusivement à la pêche, les bateaux de plaisance qui ne servent à aucune activité commerciale. Ces deux groupes sont les plus grands utilisateurs des ports publics et les installations portuaires, pourtant, ils ne participent absolument pas aux frais. Ce sont les bateaux commerciaux, à l'exclusion des bateaux de pêche, qui sont facturés.

Quand je considère la situation, et je le fais avec beaucoup de cynisme, je me dis que parmi ces pêcheurs il y a beaucoup d'électeurs, beaucoup d'électeurs également parmi les plaisanciers. Par contre, il y en a beaucoup moins parmi les propriétaires de bateaux de haute mer, il n'y en a pas tellement non plus parmi les propriétaires de bateaux commerciaux, remorqueurs etc. Qui est-ce qui se trouve écrasé sous les coûts? Si nous voulons faire payer, faisons payer tout le monde et faisons payer équitablement.

Cela dit, nous pouvons passer beaucoup de temps à discuter de la question de savoir s'il faut demander 15 p. 100 aux bateaux de pêche, ou bien 20 p. 100, mais commençons par nous assurer que tout le monde participe. Pour l'instant, un petit remorqueur basé dans un port va verser 150\$ de redevances portuaires par année. Au lieu de lui demander 150\$ par année pendant que le bateau de pêche ne paie rien du tout, on pourrait peut-être s'arranger pour lui faire payer 25\$, 25\$ au bateau de pêche, et 25\$ au bateau de plaisance. Bref, il faut répartir le fardeau.

M. Robichaud: Nous sommes passés des mais aux peut-être. Qui déterminera les frais? Pensez-vous pouvoir confier cette tâche au ministre?

M. Bennett: Qui est-ce qui détermine combien d'impôt nous devons payer? Vous savez, la décision semble toujours très arbitraire. En fait, nous ne savons pas vraiment qui doit déterminer ces frais; nous aimerions faire accepter le principe d'un partage équitable du fardeau, il sera toujours temps ensuite de décider de la répartition du fardeau.

Par exemple, nous pensons que le partage, aussi restreint soit-il, permettra au moins que personne ne puisse exiger un service sans le payer. Quand les gens seront forcés de payer, ils réfléchiront à deux fois avant d'exiger quelque chose.

M. Robichaud: Dans ce cas, vous êtes d'accord avec les trois groupes qui vous ont précédé et qui nous ont dit que nous devrions organiser des consultations avant de mettre en vigueur ces redevances par usager, avant et non pas après.

M. Toporowski: Absolument, tout à fait.

M. Robichaud: Est-ce qu'on vous a consulté à propos de l'article 4, avant de rédiger cet article sous sa forme actuelle, dans le bill C-75?

M. Bennett: Nous avons eu des discussions avec des gens de Transports Canada.

M. Toporowski: Nous avons des discussions depuis la publication de l'article. Mais pendant que le projet de loi était en cours de préparation, non.

[Text]

Mr. Robichaud: So this is the surprise clause. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome. I appreciate your coming to appear before us and offering a view from the western part of our country. We have heard a lot about the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway this morning in terms of the industry itself, and it is nice to hear from B.C.

My first question, let me ask you, do you want clause 4 withdrawn? Do you feel that because of your concerns and because of the way it is worded that as it stands you . . . Well, obviously you do not like what it says, but is it fixable, or would you just rather see it withdrawn, as other groups have mentioned this morning?

Mr. Bennett: We stand by what we said. We think it is time that costs are recovered. Our understanding is that Coast Guard costs are somewhere in the order of between \$700 million and \$800 million, but less than 3% is being recovered. These are things this country cannot stand very much longer. This has to come back. Some control and efficiency has to be put into the system. We think perhaps there is a lot going on in that \$800 million where that cost could be shaved down quite a bit, and if we are participating in those costs, then we think we are entitled to have a say in how the costs are being provided.

• 1200

There are changes we would like to see in clause 4. We are not proposing to have it withdrawn; what we are proposing is to have it changed to implement the concerns we have.

Mr. Angus: What percentage of your products move by the marine mode?

Mr. Bennett: Probably—I am guessing, and I think it is a good guess—about 50%.

Mr. Angus: I assume it would all be offshore.

Mr. Bennett: Most of it is . . .

Mr. Toporowski: Excuse me, I think there is one qualification we should make. When Gerry says 50%, I think he is thinking in terms of finished goods transportation. But then realizing the other end of it, the movements from the forest to the mills, let us put it this way: If you talk coastal producers, virtually everything is moving on the water.

Mr. Angus: In terms of your industry and thinking about things like the softwood lumber problem and everything else, how tough is the competition? Are you fighting over pennies when you are out trying to hustle your products, or are we talking about dollars in terms of the difference between what your competitor can offer his product at versus what your industry can?

Mr. Toporowski: We are fighting for pennies.

[Translation]

M. Robichaud: C'est donc un article surprise. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. J'apprécie votre présence parmi nous, vous venez nous parler de la position de l'ouest de notre pays. Ce matin, nous avons beaucoup entendu parler des industries des Grands lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, et c'est un changement d'entendre parler de la Colombie-Britannique.

Une première question: Est-ce que vous voulez que nous supprimions l'article 4? Pensez-vous que cet article, sous sa forme actuelle, ferait mieux . . . De toute évidence, vous n'en aimez pas le contenu, mais pensez-vous qu'on puisse l'arranger, ou préférez-vous qu'on le supprime complètement, comme d'autres groupes nous l'ont demandé ce matin?

M. Bennett: Nous maintenons ce que nous avons dit. Il est temps de rentrer dans les coûts. Apparemment, les coûts de la garde côtière sont de l'ordre de 700 à 800 millions de dollars, mais on en récupère moins de 3 p. 100. Ce genre de chose ne saurait durer. Il va falloir réagir, exercer un certain contrôle, imposer au système une certaine efficacité. Peut-être que dans ces 800 millions de dollars il y a beaucoup de choses qui pourraient disparaître, et si nous devons participer à ces coûts, nous avons le droit de participer à la détermination des coûts.

Nous aimerions voir des modifications à l'article 4. Nous ne demandons pas qu'il soit supprimé, mais nous voulons qu'il soit modifié et qu'il tienne compte de nos préoccupations.

Mr. Angus: Quel pourcentage de votre production est acheminé par voie maritime?

M. Bennett: Environ—et c'est une supposition, qui ne doit pas être mauvaise, d'ailleurs—environ 50 p. 100.

M. Angus: Exclusivement en mer, sans doute.

M. Bennett: En majorité.

M. Toporowski: Excusez-moi, je pense qu'une réserve s'impose. Quand Gerry vous a dit 50 p. 100, il pense aux produits finis qui sont transportés. Mais à l'autre extrémité de la chaîne de production, entre la forêt et les scieries . . . je vais répondre autrement: si vous posez la question aux producteurs côtiers, ils vous répondront que toute leur production est transportée par eau.

M. Angus: Quant on pense aux problèmes de l'industrie des bois tendres de construction, entre autres, est-ce que la concurrence est vraiment très dure? Quand vous essayez de vendre vos produits, est-ce que vous vous battez pour quelques cents, ou bien la différence entre les prix que vous pouvez offrir et ceux de vos concurrents se mesure-t-elle en dollars?

M. Toporowski: Nous nous battons pour quelques cents.

[Texte]

Mr. Angus: So notwithstanding your philosophical agreement with cost recovery, pennies can make a difference in terms of your ability to sell your products on the world market. So the government has to be very careful in terms of how they apply that philosophy. Is that correct?

Mr. Toporowski: Yes.

Mr. Bennett: That brings us to "but" four.

Mr. Angus: Do you believe the B.C. forest industry is important to Canada in the sense that it is a positive thing for Canada to have a viable forest industry in British Columbia? Obviously it is important to B.C. and the people who live and work there, but what about the country as a whole?

Mr. Bennett: Mr. Angus, the B.C. forest industry is part of the Canadian forest industry. It represents the largest earner of net export dollars in this country. It accounts for more net export dollars than finished goods, than fishing, than agricultural products put together. I think that is pretty important.

Mr. Angus: So would you also agree, then, because of its importance to Canada, that whether it is somebody who lives in Thunder Bay, where I do, who is not associated with the forest industry or somebody who lives in Newfoundland, all of us gain because of the viability of the B.C. forest industry?

Mr. Bennett: Yes, the entire country gains.

Mr. Angus: Therefore, if I can take it one step further, because all of us gain, all of us benefit in some way—and a lot of it is not something you can point to, but we all do—there is a responsibility in some ways by all of us to ensure that the industry survives. If part of that means absorbing part of the cost—I am not necessarily saying all the cost, but part of the cost—of Coast Guard services in order to ensure that we do not put an unfair burden on a particular sector like the B.C. forest industry, would you agree with that as well?

Mr. Bennett: Yes, and I am not saying "yes, but". Yes, I agree with it. When you consider what is being proposed here, I think the taxpayer is going to help support it to a very large extent. I think we are talking about a very small percentage of the total cost that is contemplated being recovered. So to a very great extent, the country is holding up that service and maintaining it.

Mr. Angus: And it should continue to do so.

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Angus: We may be just differing over the degree.

Mr. Bennett: That is right. I do not know if we are differing.

Mr. Angus: I suspect we may be. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Angus: Par conséquent, en principe vous êtes d'accord sur le principe du recouvrement des coûts, mais quelques cents peuvent faire une différence et vous permettre de vendre vos produits sur le marché mondial. Le gouvernement doit donc faire très attention avant d'appliquer ce principe, n'est-ce pas?

M. Toporowski: Oui.

M. Bennett: Cela nous amène aux «mais» numéro 4.

M. Angus: Pensez-vous que l'industrie forestière de la Colombie-Britannique est importante pour le reste du Canada, pensez-vous qu'une industrie forestière rentable en Colombie-Britannique soit un élément positif pour l'économie canadienne? Evidemment, c'est important pour la Colombie-Britannique et pour les gens qui vivent et travaillent dans cette province, mais pour le reste du pays?

M. Bennett: Monsieur Angus, l'industrie forestière de la Colombie-Britannique fait partie de l'industrie forestière canadienne. C'est la principale source de dollars d'exportation nette dans ce pays. Cela représente plus de dollars d'exportation que les produits finis, la pêche et les produits agricoles réunis. Vous comprenez à quel point c'est important.

M. Angus: Dans ce cas à cause de l'importance de ce secteur pour le Canada, que nous vivions à Thunder Bay, comme moi, ou à Terre-Neuve, que nous ayons des intérêts dans l'industrie forestière ou pas, nous avons tous beaucoup à gagner si l'industrie forestière de Colombie-Britannique est rentable?

M. Bennett: Oui, tout le pays y gagne.

M. Angus: Par conséquent, et je suis le raisonnement encore plus loin, puisque nous y gagnons tous, nous profitons tous d'une certaine façon—qui n'est pas toujours facile à cerner, mais qui n'en est pas moins réelle—et nous avons tous la responsabilité d'assurer la survie de cette industrie. Si cela veut dire, entre autres choses, absorber une partie des coûts—je ne parle pas forcément de tous les coûts, mais d'une partie—des services de la garde côtière pour ne pas surcharger injustement un secteur particulier, comme celui de l'industrie forestière de Colombie-Britannique, ne pensez-vous pas que cela aussi, c'est une responsabilité?

M. Bennett: Oui, et je ne dis pas «oui, mais». Je suis tout à fait d'accord. Si vous regardez ces propositions, je crois que le contribuable va participer dans une très large mesure. C'est une toute petite partie de l'ensemble qu'on envisage de recouvrir. Donc, dans une grande mesure, c'est l'ensemble du pays qui assure et qui finance ce service.

M. Angus: Et cela doit continuer.

M. Bennett: Oui.

M. Angus: Les divergences sont peut-être simplement une question de degré.

M. Bennett: Exactement. Je ne suis pas certain que nous ne soyons pas d'accord.

M. Angus: Je soupçonne que oui. Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Dantzer, please.

Mr. Dantzer: Generally, your main thrust is that only those people who have access to the service offered by the Coast Guard should pay for it. You are saying that vessels on the west coast that do not have access to ice-breaking services and do not need them should not be paying for ice-breaking services.

Mr. Bennett: That is right, yes.

• 1205

Mr. Dantzer: You are saying pleasure boats which operate on interior lakes and which do not have access to Coast Guard services should not be paying for them?

Mr. Toporowski: Yes, that is what we are saying; but the other side of the same question is, all of those who are using the services should pay.

Mr. Dantzer: And where pleasure boats are using the services in Vancouver harbour, they should be paying their fair share?

Mr. Toporowski: Their fair share, yes.

Mr. Dantzer: And that is true of everybody who uses the service?

Mr. Toporowski: Yes.

Mr. Dantzer: Do you not foresee some difficulty in administering such a proposal? I mean, it sounds very rational to me—I kind of like what you are proposing—but how do you administer such a thing?

Mr. Bennett: Mr. Dantzer, I think there are all types of vehicles using the highways. You have the private automobile; you have commercial trucks; very large, heavy transporters; they are paying. There is a way of allocating the costs through the licensing arrangement.

Mr. Dantzer: You also say that you presume the registration fees or licensing fees or whatever the fees are imposed will not go to pay most of the costs, it would only be a small proportion. Is this what you anticipate?

Mr. Bennett: It is our understanding that the proposal here is only going to recover another 12% or 13% from what is being recovered now, which is less than 3%; so I do not think the proposal is to recover all the costs.

Mr. Dantzer: You have no objection to that percentage?

Mr. Bennett: If it can be fairly allocated—no, we do not.

Mr. Dantzer: And you would like to be involved in the process of deciding how much and how to allocate the fairness and how to make the thing fair? Is that what you are saying?

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Dantzer: You would be pleased to participate?

Mr. Bennett: Yes, we would. And we may not have made it clear enough that what we are saying . . . our position has to be

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Dantzer, je vous en prie.

M. Dantzer: En règle générale, votre principal argument, c'est que les gens qui profitent des services de la garde côtière doivent les payer. Vous dites que les bateaux sur la côte ouest n'ont pas de services de brise-glace et n'en ont pas besoin, et, par conséquent, ne devraient pas être forcés de payer.

M. Bennett: Exactement, oui.

M. Dantzer: Vous prétendez que les embarcations de plaisance qui naviguent sur les lacs intérieurs et qui n'ont pas recours aux services de la garde côtière ne devraient pas avoir à les payer?

M. Toporowski: Oui, c'est bien ce que nous disons, mais tous ceux qui utilisent ces services devraient les payer.

M. Dantzer: Par conséquent, les embarcations de plaisance qui utilisent des services du port de Vancouver devraient payer leur juste part?

M. Toporowski: Leur juste part, c'est sûr.

M. Dantzer: C'est vrai également pour tous ceux qui utilisent les services?

M. Toporowski: Oui.

M. Dantzer: Ne croyez-vous pas qu'il sera difficile d'appliquer une telle proposition? Je veux dire qu'elle semble raisonnable—ce que vous proposez me plaît—mais comment l'appliquer?

M. Bennett: Monsieur Dantzer, on trouve sur les autoroutes toutes sortes de véhicules: la voiture privée, le camion utilitaire, les très gros et très lourds transporteurs, et ils paient tous quelque chose. On pourrait récupérer les coûts à l'émission des permis.

M. Dantzer: Vous semblez dire également que les frais d'enregistrement ou de permis, ou de quoi que ce soit d'autre, ne vont pas couvrir tous les frais, mais une petite partie seulement. Est-ce bien ce que vous prévoyez?

M. Bennett: Nous croyons comprendre que cette proposition ne nous permettra de recouvrer que 12 ou 13 p. 100, alors que présentement c'est moins de 3 p. 100; la proposition ne permettra donc pas de recouvrer tous les coûts.

M. Dantzer: Vous ne vous opposez pas à ce pourcentage?

M. Bennett: Si on pouvait répartir équitablement—non, nous ne nous y opposons pas.

M. Dantzer: De plus, vous aimeriez participer à la prise de décision sur le montant et la répartition de ces coûts par souci de justice? C'est bien ce que vous dites, n'est-ce pas?

M. Bennett: Oui.

M. Dantzer: Vous aimeriez participer?

M. Bennett: Oui, nous aimerions le faire. Nous ne l'avons peut-être pas dit de façon très claire . . . Notre position c'est

[Texte]

that if it cannot be fairly allocated across all groups, then it should not be allocated at all.

Mr. Dantzer: One of the issues here is that this clause 4 is very broad—and of course, the Minister is saying he is going to be very rational when he imposes these charges—one group, particularly the recreational people, say this is not good enough.

They want their exclusion, if they could be excluded, right in the legislation. What is your thought on that sort of thing? Are you prepared to trust the Minister and subsequent Ministers—not particularly this one, but any Minister of any government—to behave in a rational manner when he is given a very, very broad mandate, as it were, in clause 4, which is very broad?

Mr. Toporowski: I would much prefer to see the thing clarified in the legislation. On the other hand, I think we would take an opposing view to the pleasure boaters' wish to be excluded.

Mr. Dantzer: I think their main concern is they would want to be excluded from waters... I guess they want to be excluded everywhere, but let us not get into that; I am interested in just how definitive should the clause be or should the legislation be.

Mr. Bennett: We think it should be very definitive as to what groups constitute users. If this is a user fee, then all users should pay. They should be defined and if the costs are going to be recovered in any fashion, they should be recovered from all user groups—be very definitive.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I have no further questions. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer. Next on my list is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I did not have too many questions, but I thought it might be useful to just again reiterate the words of the Minister at the time of Second Reading; he indicated to the House:

I want to say at the outset, Mr. Speaker, that the introduction of charges for certain Coast Guard services and the concept of privatizing the port warden services would only proceed after consultation with interested parties in the public and private sectors.

To facilitate that, the Minister went on to indicate—I think quite clearly and I think very sincerely as well:

I will be directing my department to establish a consultative committee mandated to meet with groups across the country, including ship owners and their representatives; unions; shippers and shippers' groups; fishermen and their associations; and other representatives of the marine industry and the users of the marine infrastructure.

• 1210

If I have a question, it would be that which has already been touched upon. Would COFI be prepared to participate in that consultative process, with a view specifically to determining...

[Traduction]

que si on ne peut pas répartir équitablement les coûts parmi tous les groupes, il ne faut pas le faire du tout.

M. Dantzer: Il faut souligner une chose ici, c'est que l'article 4 est très large—le ministre déclare évidemment qu'il sera très raisonnable lorsqu'il imposera ses droits—un groupe surtout, celui des plaisanciers, prétend que ce n'est pas suffisant.

Ils ne veulent pas tomber sous le coup de cette loi, si possible. Quel est votre avis à ce sujet? Allez-vous faire confiance à ce ministre-ci et aux autres qui suivront—pas nécessairement celui-ci, mais ceux qui suivront—et croire qu'ils agiront de façon raisonnable s'ils ont un mandat aussi vaste que le prévoit l'article 4?

M. Toporowski: Je préférerais que la loi le précise. Par ailleurs, je crois que nous nous opposerions à ce que les plaisanciers sont exclus des dispositions de la loi.

M. Dantzer: Ce qui les préoccupe surtout, c'est qu'ils veulent en être exclus dans les eaux... J'imagine qu'ils veulent en être exclus partout, mais laissons cela pour l'instant; ce qui m'intéresse, c'est de savoir quel degré de précision l'article ou la loi devraient avoir.

M. Bennett: Les groupes visés devraient être indiqués de façon très précise. S'il doit s'agir d'un droit d'usager, alors tous les usagers doivent payer. Il faudrait le préciser nettement.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur Dantzer. Le prochain sur ma liste est M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je n'ai pas beaucoup de questions, mais j'ai cru qu'il serait utile de reprendre les paroles qu'a prononcées le ministre lors de la deuxième lecture. Il a dit à la Chambre:

Je dois dire au départ, monsieur le Président, que l'introduction de droits pour certains services de la garde côtière et la notion de privatisation des services de gardien du port n'aura lieu qu'après consultation avec les parties intéressées des secteurs public et privé.

Afin de faciliter les choses, le ministre a souligné ensuite—de façon très claire et très sincère je crois:

Je demanderai à mon ministère de créer un comité consultatif chargé de rencontrer les divers groupes au pays, y compris les propriétaires de navires et leurs représentants, les syndicats, les affréteurs et les groupes d'affréteurs, les pêcheurs et leurs associations et les autres représentants de l'industrie de la marine marchande de même que les usagers de l'infrastructure maritime.

Si j'avais une question à poser, ce serait celle qui a déjà été soulevée. Est-ce que le COFI participerait au processus consultatif, pour pouvoir bien déterminer... ? Je suppose

[Text]

? I suppose from the very outset, as the Minister has indicated, less than 15% recovery, but 15% of what amount, what services? For example, vessel traffic services are already in place. They have long since been written down, and apart from some ongoing future capital requirements, I think it is reasonable to assume that is not a burden, that it is not an item that would necessarily be included. I am not necessarily excluding it either, but I think I am suggesting that it is not something approaching 15% of \$824 million. To determine what is an appropriate level so that the Minister might meet his obligations under the existing act to recover costs, and that it be done fairly, would you be prepared to spend the time, perhaps a fairly lengthy time, in trying, through the consultative process, to arrive at something that is mutually acceptable to the obligations the Minister has... and to the maritime community?

Mr. Bennett: Not only would we be prepared to do so, we would be anxious to do so.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Next on my list is Mr. Taylor.

Mr. Taylor (Bow River): Thank you very much.

First of all, I would like to say that I found your presentation very fair and eminently sensible. I want to congratulate you on the stand you are taking.

There are one or two things I would like to mention. I do not know much about water. I have lived on the Prairies all my life. I like to fly, and I like to ride in cars. I am not too fussy about riding in boats. My trip across the Atlantic during the war and my trip back was about all the boat riding I want.

But I do want to say that on land everybody who has a vehicle pays a certain amount, from bicycles to motorcycles, to the 16-wheelers, and it is based on a licence; first of all probably on the wheel base or the size of the vehicle; and then, secondly, on the fuel. Is there something comparable that could be done with ships so that everybody would pay a fair share?

Mr. Bennett: Yes. We think it is quite possible, eminently possible, to develop a user-pay system comparable to the highway mode.

Mr. Taylor (Bow River): You think that something like that could be worked out?

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Taylor (Bow River): One other question. I am always amazed when people say nobody pays. Who are these lucky guys who never have to pay anything? How do they get away with it?

Mr. Bennett: I just heard Mr. Forrestall say that \$824 million is being spent out there and only 3% of that comes back. Somebody is getting a lot for free.

Mr. Taylor (Bow River): So somebody is not paying.

[Translation]

qu'initialement, comme l'a souligné le ministre, moins de 15 p. 100 des frais seraient recouvrés, mais 15 p. 100 de quoi? Les services chargés du trafic existent déjà. Ils sont depuis longtemps amortis, et il est raisonnable de croire qu'ils ne seront pas un fardeau, sauf en ce qui concerne les besoins futurs en capitaux, mais ce n'est pas nécessairement une chose dont il faut tenir compte. Je ne l'exclus pas nécessairement non plus, mais à mon avis, cela ne monte pas à 15 p. 100 de 824 millions de dollars. Pour décider quel serait le niveau approprié afin que le ministre respecte ses obligations de recouvrement des coûts en vertu de la loi existante, et pour que ce soit équitable, seriez-vous disposé à consacrer à la consultation tout le temps nécessaire pour arriver à une proposition satisfaisante pour le ministre et aussi pour la communauté maritime?

M. Bennett: Non seulement nous y serions disposés, mais nous attendons ce moment avec impatience.

M. Forrestall: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Le prochain sur ma liste est M. Taylor.

M. Taylor (Bow River): Merci beaucoup.

Permettez-moi de vous dire tout d'abord que je trouve votre exposé très juste et très sensé. Je vous félicite de la position que vous avez adoptée.

J'aimerais mentionner une ou deux choses. Je ne suis pas très versé en matière de cours d'eau. J'ai vécu dans les Prairies toute ma vie. J'aime prendre l'avion et conduire des voitures. Je n'aime pas particulièrement prendre le bateau. J'ai pendant la guerre traversé l'Atlantique en bateau aller et retour, et cela m'a suffi.

Je vous dirai toutefois qu'à mon avis tous ceux qui roulent doivent payer un certain montant, que ce soit une bicyclette, une motocyclette, un camion à 16 roues. Ils doivent payer selon le permis qu'ils détiennent, tout d'abord selon l'empattement du véhicule ou sa grosseur, et ensuite d'après le carburant qu'ils consomment. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire la même chose pour les navires afin que tous paient une part équitable?

M. Bennett: Oui. Nous croyons qu'il est tout à fait possible de mettre au point un système pour usagers comparable à celui des autoroutes.

M. Taylor (Bow River): Vous pensez qu'on pourrait y arriver?

M. Bennett: Oui.

M. Taylor (Bow River): J'aimerais poser une autre question. Je suis toujours étonné lorsque des gens disent que personne ne paie. Qui sont ces chanceux qui ne paient jamais rien? Comment peuvent-ils s'en tirer?

M. Bennett: Je viens d'entendre M. Forrestall dire que 824 millions de dollars sont dépensés dans ce secteur et qu'on ne recouvre que 3 p. 100 de ces coûts. Il y en a beaucoup qui s'en tirent à bon compte.

M. Taylor (Bow River): Il y en a qui ne paient pas.

[Texte]

Mr. Bennett: Absolutely, except through general taxation.

Mr. Taylor (Bow River): Well, I certainly agree with you that everybody should pay a fair share; and fair is the big word there.

What type of fuel do most of these—do they use gasoline, or oil, or . . .

Mr. Toporowski: Most ships of any size use diesel fuel.

Mr. Taylor (Bow River): Diesel fuel. There is no coal used anymore?

Mr. Toporowski: No.

Mr. Taylor (Bow River): Well, that would certainly indicate one approach that might be taken; they all use diesel fuel.

Mr. Bennett: Or else they would fuel up somewhere else.

Mr. Taylor (Bow River): I think that is all I have.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Just one question, gentlemen. In terms of British Columbia, are you aware of any negotiations any of the ports have been having with the Coast Guard for establishment of any kind of fees that may be for cost recovery? For example, I know that in the Port of Thunder Bay negotiations began this summer for 100% cost recovery for dredging within the harbour. Have you heard of any similar situations in British Columbia for any of the Coast Guard services where there may be negotiations with a specific harbour commission?

• 1215

Mr. Toporowski: I have not heard of anything specific. But one point I could make is that in the case of our industry, in a lot of instances, we provide the ports ourselves. We have ports where we have built the dock, dredged the berth, even put in the breakwater and even put in the navigation lights.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Our final questioner is Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I have just one question. You indicated to Mr. Forrestall that you would be willing to participate in the consultation process to determine the user fees and all that. Would you rather do that before the bill goes through third reading or afterwards?

Mr. Bennett: It would probably be rather awkward to try to do it before and then put it in the legislation. We would like to see the bill changed to include the provisions we have mentioned. We would like to make sure the bill contains wording enough to assure us and all other users that the fees are going to be allocated fairly across all user groups, and then consult on how that is done. That would be fine with us.

Mr. Robichaud: So it should be done now.

[Traduction]

M. Bennett: Exactement, sauf une taxe générale.

M. Taylor (Bow River): Je suis tout à fait d'accord avec vous, tous devraient payer leur juste part, et juste est bien le mot clé.

De quel sorte de carburant se servent la plupart . . . Se servent-ils d'essence, de mazout ou . . .

M. Toporowski: La plupart des navires utilisent du carburant diesel.

M. Taylor (Bow River): Du carburant diesel dites-vous, personne n'utilise plus de charbon?

M. Toporowski: Non.

M. Taylor (Bow River): Il y a donc une méthode qu'on pourrait adopter, si tous se servent de carburant diesel.

M. Bennett: Ou alors ils feraient le plein ailleurs.

M. Taylor (Bow River): C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une question, messieurs. Je me place du point de vue de la Colombie-Britannique, savez-vous si un port a négocié avec la garde côtière pour établir des droits afin de recouvrer les coûts? Je sais par exemple qu'au port de Thunder Bay on a commencé cet été des négociations pour recouvrer 100 p. 100 des coûts du dragage du port. Savez-vous s'il en est de même en Colombie-Britannique pour les services de la garde côtière et s'il y a des négociations avec une des commissions portuaires?

M. Toporowski: Je n'ai entendu parler de rien de précis. Je voudrais souligner toutefois, dans le cas de notre industrie, que bien souvent nous fournissons nous-mêmes les ports. Dans beaucoup de ces ports, nous avons construit les quais, dragué le lit du cours d'eau et même installé des brise-lames et des feux de navigation.

M. Angus: Bien. Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Un dernier intervenant, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une question à poser. Vous avez dit à M. Forrestall que vous seriez prêts à participer au processus de consultation afin d'établir par exemple les droits d'usagers. Préférez-vous le faire avant que le projet de loi soit adopté en troisième lecture ou après?

M. Bennett: Il serait assez délicat de le faire avant pour en tenir compte ensuite dans la loi. Nous aimerions que le projet de loi soit modifié et contienne les dispositions que nous avons présentées. Nous voulons nous assurer que le texte du projet de loi nous garantit à nous et à tous les autres usagers une répartition équitable des droits. Il pourrait ensuite y avoir consultation sur la façon de procéder. Cela nous irait très bien.

M. Robichaud: Il faudrait donc le faire maintenant.

[Text]

Mr. Bennett: I do not know how you can specifically decide what the fees are going to be and how they are going to be allocated. We would like to see it put in so that it will be done and proceed.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid, please.

Mr. Reid: Recognizing the comment of the witnesses that all should share in the payment of these costs if they are fairly allocated, I am coming back to the first witnesses of the day. Since the definition of clause 4 includes every kind of user of a waterway or a facility, do you think the sailboat or the rowboat should participate? Do you have any distinction among pleasure craft as to whether a cruiser or whatever should share in this cost? Who should be invited to this negotiating table where you are going to sit down and resolve the sharing of the user-pay costs? I think we have to be practical in this sense.

Mr. Toporowski: Okay, in terms of the question on who and whether or not the pleasure craft should share, very definitely, we feel they should.

Mr. Reid: Do you mean every kind of pleasure craft?

Mr. Toporowski: When we talk about the highways and everybody paying, I do believe you do not pay for a bicycle. But as soon as you put a motor on it, you pay for it. This thing about certain groups being exempted very, very much concerns us. I have heard it said a number of times that fishermen cannot afford to pay. I recognize that the fishing industry is in very serious condition in a lot of areas in this country. On the other hand, right now tugboats in the British Columbia forest industry are paying, and they are in just as serious condition or even more serious condition. Now, the services are being provided and somebody has to pay. Let us share the burden.

Mr. Reid: I heard the comment about windsurfers. Suppose I am an ordinary working citizen and for a weekend the water is there and the wind is there; I want to take advantage of it and do some windsurfing. I am a user of that waterway. Are you including that person as a . . .

Mr. Toporowski: Excuse me, sir. Would it hurt if he had to buy a decal that he put on his sailboard that cost him \$5 every January?

Mr. Reid: As far as your representation is concerned, then, you say all users, no matter what.

Mr. Toporowski: Yes, all users.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

I want to thank Mr. Bennett and Mr. Toporowski for coming here today to represent the Council of Forest Industries of British Columbia. Thank you very kindly, gentlemen.

That concludes our witnesses for today. However, Mr. Angus has indicated that he would like to raise a routine matter for the committee, and I have granted him a few moments. The point is that I hope it is nothing we have to decide on or vote on because we do not have a quorum. Mr. Angus.

[Translation]

M. Bennett: Je ne sais pas comment on peut établir précisément ce que seront les droits et comment ils seront répartis. Nous aimerions que ce soit inclus dans le projet de loi; ce serait fait et on pourrait ensuite passer à l'action.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je reviens au premier témoin du jour, après avoir entendu tous les autres affirmer que tous devraient payer une part équitable des coûts. Étant donné que la définition de l'article 4 comprend tout usager d'une voie navigable ou d'une installation de voie navigable, croyez-vous que le voilier ou la chaloupe à rames doivent être imposés également? Faites-vous des distinctions parmi les embarcations de plaisance? Qui devrait-on inviter à cette table de négociation pour décider avec vous de la répartition des coûts aux usagers? Nous devons nous montrer pratiques.

M. Toporowski: Très bien, à la question de savoir qui doit partager les coûts et si les plaisanciers doivent ou non participer, nous disons de façon catégorique qu'ils le doivent.

M. Reid: Pour toute embarcation de plaisance?

M. Toporowski: Lorsqu'il est question des autoroutes, tout le monde paie, mais cela ne vaut pas pour la bicyclette. Dès qu'on y installe un moteur, il faut payer. Nous sommes très inquiets du fait que certains groupes devraient être exclus. Je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, les pêcheurs n'ont pas le moyen de payer. Je sais que l'industrie de la pêche est dans une situation très difficile dans bien des régions au pays. Par ailleurs, les remorqueurs de l'industrie forestière en Colombie-Britannique paient présentement, et ils se trouvent dans une situation aussi et même plus difficile. Les services sont offerts, et quelqu'un doit les payer. Partageons le fardeau.

M. Reid: Quelqu'un a fait une remarque au sujet des véliplanchistes. Supposons que je sois citoyen et travailleur ordinaire, que je sois près de l'eau une fin de semaine et que le vent s'élève. Je veux en profiter pour faire un peu de planche à voile. Je suis un usager d'une voie navigable. Est-ce que vous incluriez cette personne comme . . .

M. Toporowski: Excusez-moi monsieur. Est-ce si difficile d'acheter un collant et de le placer sur sa planche à voile, ça lui coûterait 5\$ chaque janvier.

M. Reid: D'après vous, tous les usagers devraient payer, quels qu'ils soient.

M. Toporowski: Oui, tous les usagers.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Je voudrais remercier MM. Bennett et Toporowski d'être venus aujourd'hui représenter le *Council of Forest Industries of British Columbia*. Merci beaucoup, messieurs.

Ce sont nos derniers témoins pour aujourd'hui. Cependant, M. Angus m'a souligné qu'il voulait soulever une question concernant les affaires courantes, et je lui accorde quelques instants. J'espère seulement que cela n'exige pas une motion, car nous n'avons pas le quorum pour cela. Monsieur Angus.

[Texte]

[Traduction]

• 1220

Mr. Angus: Just two quick things and then a question.

M. Angus: Deux observations tout d'abord, très rapidement, et puis une question.

I gather that the notice of this meeting did not get on the standard listing that went out, and I just wanted to raise that to make sure that in the future it does.

J'ai remarqué que l'avis de convocation à cette séance ne figurait pas sur la liste officielle, et je voulais simplement le signaler pour que cela ne se reproduise pas.

Secondly, I would like to ask if the chairman or the clerk has received any additional requests from groups interested in appearing before the committee. If so, can he indicate what we have received?

Deuxièmement, je voudrais savoir si le président ou le greffier ont reçu de nouvelles demandes de groupes intéressés à comparaître. Le cas échéant, pouvez-vous nous dire ce que vous avez reçu?

The Chairman: The question was whether or not we have extended the number of meetings?

Le président: Vous avez demandé si nous avons rajouté des séances au nombre prévu?

Mr. Angus: No, have there been additional requests from groups to appear before us?

M. Angus: Non, avons-nous reçu de nouvelles demandes de groupes désirant comparaître?

The Chairman: To the best of my knowledge, the list we have here is pretty complete, but there have been some additional requests, at least half a dozen. So we may have to add or will add another half dozen.

Le président: Pour autant que je sache, la liste est plutôt complète, mais nous avons reçu quelques nouvelles demandes, au moins une demi douzaine. Nous allons donc peut-être ajouter une demi douzaine de témoins.

Mr. Angus: Okay.

M. Angus: Très bien.

The Chairman: Which means if they show up that we will probably not complete our hearings of witnesses prior to the February recess.

Le président: Ce qui veut dire, s'ils se présentent tous, que nous ne pourrions sans doute pas terminer l'audition des témoins avant le congé de février.

Mr. Angus: Mind you, you have five blanks on the list you provided us with today.

M. Angus: Mais il y a cinq blancs sur la liste que vous nous avez remise aujourd'hui.

The Chairman: That is true.

Le président: C'est vrai.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman. These legislative committees are new to us. Standing committees traditionally have somebody from the Library of Parliament—I am thinking particularly of Transport—who is there to provide some support mechanisms to members of the committee for research. I notice there is no one sitting to your right so I assume that legislative committees do not automatically get that kind of service.

M. Angus: J'ai encore une question, monsieur le président. Les comités législatifs sont une nouveauté. Traditionnellement, les comités permanents—je pense en particulier au Comité des transports—ont pu compter sur l'aide de la bibliothèque du Parlement pour les travaux de recherche. Je vois que le fauteuil à votre droite est vide, j'en déduis donc que les comités législatifs ne peuvent pas automatiquement compter sur ces services.

Do we have any mechanism that would allow the committee to send somebody off for some specific research? For example, the question of taxation came up today: the inference was that those who were making a profit could deduct Coast Guard fees from their tax payable. Obviously that has a very real impact on the benefit to the Government of Canada of any imposed fees. Is there some way we can send somebody out to get that kind of research compiled so we as a committee are fully apprised of the impact of those kind of things?

Le Comité peut-il faire appel à une aide extérieure pour des travaux de recherche précis? Par exemple, il a été question ce matin de fiscalité: on a suggéré que les droits payés à la garde côtière soient déductibles de l'impôt sur les bénéfices. Cela ferait manifestement une différence dans les recettes que peut espérer le gouvernement du Canada par l'imposition de ces droits. Pouvons-nous changer quelqu'un de faire des recherches en la matière afin que nous sachions exactement quel serait l'impact d'une telle disposition?

The Chairman: Mr. Angus, I think your last point is certainly a very valid one. There is no automatic support staff provided to legislative committees; however, we can seek the assistance of the Library of Parliament free of charge, so it does not go in as a budgetary matter, and if you wish we will look into that. I will instruct the clerk of the committee to look into it today if that is the general feeling of the committee. If not, we can wait until a steering group meets, perhaps sometime next week, to discuss it more fully.

Le président: Monsieur Angus, votre remarque est tout à fait pertinente. Les comités législatifs n'ont pas systématiquement d'agent de recherche; toutefois, nous pouvons faire appel gratuitement aux services de la bibliothèque du Parlement; cela ne modifie donc en rien notre budget, et si vous le désirez, nous nous renseignerons. Je vais demander au greffier de s'y intéresser dès aujourd'hui si le Comité le désire. Sinon, nous pouvons attendre la prochaine réunion du comité de direction, qui doit avoir lieu la semaine prochaine peut-être, afin d'en parler plus longuement.

[Text]

I am in the hands of the committee on that point. Do you want me to go ahead now and get a researcher to assist the committee, or do you want to wait until we have a steering group meeting next week?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think I would prefer to wait until we have had a steering committee group. We find ourselves again in that very difficult position of being seized of a matter that has been approved in principle by the House of Commons, and substantive changes to this bill are going to be most difficult.

The information Mr. Angus is seeking certainly I would like to see. Whether or not we are at an appropriate stage to proceed with that I think we would be wise and prudent to discuss at an advisory committee with yourself, Mr. Chairman.

Can we have that one early as a matter of fact, Monday or Tuesday of next week?

The Chairman: I will make every effort to have it perhaps after Question Period on Monday. Would that be agreeable?

Mr. Forrestall: Sure.

Mr. Angus: That is fine.

The Chairman: After Question Period in Room 441, West Block, which is my private office.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: It is just on the remarks of Mr. Forrestall, who said we cannot make substantive changes to this bill on account of its having passed second reading. What are we doing here? Is this just window-dressing? Is this a big play where we get people to come in and we hear them but it does not matter much what they have to say, we thank them . . . ? I feel used. I have some other things to do.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1225

Mr. Forrestall: Mr. Robichaud, I understand the difficulty new members have and I do not think the committee, particularly, is prepared to sit and listen to you and I dialogue House procedure, committee procedures . . .

The Chairman: Exactly.

Mr. Forrestall: —at this point in time. That just simply happens to be the reality of the situation.

Now, as to the substance of your comment and observation; of course the input is valuable—otherwise, I would not sit here either, sir. Of course it is valuable and of course it will help forge direction and understanding of a very complex issue that must be dealt with by departmental people, by a consultative committee that will be established by the Minister and by the Maritime community, including small boat owners represented earlier today by Mr. Mahoney and his associates from the Council of Boating Organizations of Canada. Of course the information is invaluable, if I can put it that way; and sir, as to

[Translation]

Je m'en remets à la décision du Comité. Voulez-vous que nous demandions dès maintenant les services d'un agent de recherche, ou préférez-vous attendre pour en reparler à la réunion du comité directeur, la semaine prochaine?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je préférerais que nous attendions la réunion du comité directeur. Nous nous trouvons encore une fois dans une situation très pénible puisque nous avons été saisis d'une question que la Chambre des communes a déjà approuvée en principe; de ce fait, il serait extrêmement difficile de modifier en substance le projet de loi.

Les données que demande M. Angus m'intéresseraient certainement aussi. Quant à savoir si nous pouvons nous lancer dans ce genre de considération, je pense qu'il serait sage et prudent d'en reparler en comité directeur.

A propos, pourrions-nous nous réunir au début de la semaine prochaine, lundi ou mardi?

Le président: Je ferai tout mon possible; nous pourrions peut-être nous réunir après la période des questions, lundi après-midi. Cela vous convient-il?

M. Forrestall: Tout à fait.

M. Angus: Cela me convient.

Le président: Après la période des questions, la pièce 441, Edifice de l'Ouest, dans mon bureau.

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: C'est à propos de la remarque que vient de faire M. Forrestall. Il dit que nous ne pouvons pas apporter de changements importants au projet de loi puisqu'il été adopté en deuxième lecture. Que faisons-nous ici? Est-ce pour la parade? Est-ce une mise en scène où nous convoquons des témoins, nous les remercions, sans prêter la moindre attention à ce qu'ils ont à dire . . . ? Je me sens utilisé. J'ai mieux à faire.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur Robichaud, je comprends la difficulté à laquelle se heurtent les nouveaux députés, mais je ne pense pas que le Comité soit disposé à assister à notre dialogue sur la procédure de la Chambre, des comités . . .

Le président: Exactement.

M. Forrestall: . . . maintenant. C'est simplement la réalité des choses.

Maintenant, il est bien entendu que toutes les contributions sont importantes, sinon je ne serais pas ici non plus, monsieur. Bien sûr, elles sont importantes et elles permettront de mieux comprendre une question très complexe que devront régler les agents du ministère, le comité consultatif qui mettra sur pied le ministre en collaboration avec la communauté maritime, y compris les propriétaires de petites embarcations, représentés aujourd'hui par M. Mahoney et ses collègues du Conseil des organismes de navigation du Canada. Bien sûr, leur apport est extrêmement important. Quant à perdre votre temps, mon-

[Texte]

whether you are wasting your time—I do not think you really meant it in that sense.

Mr. Robichaud: No, no, I am not . . .

Mr. Forrestall: I do not feel I am wasting my time or I would not be here, sir. I hope you feel the same way.

Mr. Dantzer: Mr. Chairman, which is not to say that any member of this committee cannot make amendments to the act and substantial they may be. It may well be they will not be accepted by this group, but you can certainly try.

The Chairman: We have set aside, as Mr. Dantzer has indicated, several meetings—I think about a dozen meetings—for clause by clause. So at that point, I think we can get into the nitty-gritty of the age-old problem Mr. Robichaud has raised. Mr. Angus, you wanted to make a final comment.

Mr. Angus: Just one final point. I have come to know that Mr. Forrestall has to make these kind of statements every now and again to fulfil his responsibilities, and I take them with a grain of salt, and we continue to plod on to see if we can work to change the bill.

Mr. Forrestall: You can take them seriously.

The Chairman: I want to thank members this morning for complying with my original request to keep it within the timeframe. It went very well. Thank you very much.

I hereby adjourn the meeting to the call of the Chair, which is Tuesday at 9.30 a.m. and the steering committee on Monday, room 441, West Block at 4 p.m..

[Traduction]

sieur, je ne crois pas que ce soit vraiment ce que vous avez voulu dire.

M. Robichaud: Non, non, je ne suis pas . . .

M. Forrestall: Je n'ai pas le sentiment de perdre mon temps, ou je ne serais pas ici, monsieur. J'espère qu'il en va de même pour vous.

M. Dantzer: Monsieur le président, tout membre du Comité peut toujours proposer des amendements, même sur des principes fondamentaux. Ils ne seront peut-être pas acceptés, mais vous pouvez toujours essayer.

Le président: Comme l'a dit M. Dantzer, nous avons prévu plusieurs réunions—une bonne douzaine, je crois—pour l'étude article par article. A ce moment-là, nous pourrions débattre encore une fois de l'éternel problème qu'a mentionné M. Robichaud. Monsieur Angus, vous vouliez ajouter quelque chose.

M. Angus: Une dernière observation. L'expérience m'a appris que M. Forrestall ne peut s'empêcher de faire ce genre de remarque, de temps à autre. Cela fait partie de ses fonctions, et je les prends avec un grain de sel. Nous n'en continuons pas moins nos efforts pour modifier les projets de loi.

M. Forrestall: Vous pouvez me prendre au sérieux.

Le président: Je remercie les députés de s'être tenus au délai que j'avais imposé. Tout s'est très bien passé. Merci beaucoup.

Je déclare la séance levée jusqu'à convocation du président, c'est-à-dire mardi à 9h30; le comité directeur se réunira lundi à 16 heures dans la pièce 441, à l'édifice de l'Ouest.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Council of Boating Organizations of Canada:

William F. Taylor, Member of the Executive Committee;
John J. Mahoney, Counsel to C.B.O.C.;
Michael L. Vollmer, Technical Secretary to C.B.O.C.

From the Great Lakes Waterways Development Association:

Donald S. Rothwell, President;
A.M. Runciman, Chairman;
J.D. Leitch, Vice-Chairman.

From the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.:

J.P. Simard, Secretary-Treasurer;
Capt. Rosaire Desgagné, President;
Ned Bossé, Association Ottawa Representative.

From the Council of Forest Industries of B.C.:

G.E. Bennett, Vice-President, Transportation Committee;
R.J. Toporowski, Chairman, Transportation Committee,
Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel
Limited.

Du Conseil des organismes de navigation du Canada:

William F. Taylor, membre du Comité directeur;
John J. Mahoney, avocat-conseil auprès du C.O.N.C.;
Michael L. Vollmer, secrétaire technique du C.O.N.C.

De Great Lakes Waterways Development Association:

Donald S. Rothwell, président;
A.M. Runciman, président;
J.D. Leitch, vice-président.

De l'Association des opérateurs de navires du St-Laurent Inc.:

J.P. Simard, secrétaire-trésorier;
Capitaine Rosaire Desgagné, président;
Ned Bossé, délégué d'Ottawa représentant l'Association.

Du Council of Forest Industries of B.C.:

G.E. Bennett, vice-président, Comité des transports;
R.J. Toporowski, président, Comité des transports, gérant,
Planification des transports, MacMillan Bloedel Limited.

CA1
XC3
- 85C17

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Tuesday, February 4, 1986

Le mardi 4 février 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

BILL C-75

PROJET DE LOI C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the

Première session de la

Thirty-third Parliament, 1984-85-86

trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Elliot Hardey

Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 4, 1986

(4)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:39 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Other Member present: Howard Crosby.

Witnesses: From the Seafarers' International Union of Canada: Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters. *From Algoma, Dofasco, Stelco:* W.H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco, Inc.; R. Ballantyne, Public Relations Manager, Stelco Inc.; J. McAllinster, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco; T.P. Foley, General Manager—Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd. *From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* Victor Bayne, Executive Director. *From the Canadian Ports Under Harbour Commission Act:* C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission, Oshawa, Ontario; Scott McLaren, Vice-Chairman, Fraser River Harbour Commission, British Columbia; Donna Taylor, Chief Executive Officer, Port of Oshawa.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1.*)

The witness from the Seafarers' International Union of Canada made a statement and answered questions.

The witnesses from Algoma, Dofasco, Stelco made a statement and answered questions.

The witnesses from the Halifax-Dartmouth Port Development Commission made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Ports Under Harbour Commission Act made a statement and answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 FÉVRIER 1986

(4)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 9 h 39, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Autre député présent: Howard Crosby

Témoins: Du Syndicat international des marins canadiens: Richard Thomasson, vice-président, Les Grands Lacs et les eaux intérieures. *De la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco:* W.H. Sheffield, directeur des transports, Stelco Inc.; R. Ballantyne, directeur des relations publiques, Stelco Inc.; J. McAllinster, vice-président, Achats, matières brutes et transports, Dofasco; T.P. Foley, directeur général, Circulation, The Algoma Steel Corp. Ltd. *De la Commission de développement du port d'Halifax-Dartmouth:* Victor Bayne, directeur exécutif. *Des Ports canadiens assujettis à la Loi sur les Commission de port:* C. Ray Lunn, président, Commission du port d'Oshawa, Oshawa (Ontario); Scott McLaren, vice-président, Commission des ports du Fraser, Colombie-Britannique; Donna Taylor, administrateur en chef, port d'Oshawa.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1.*)

Le témoin du Syndicat international des marins canadiens fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de la Commission de développement du port d'Halifax-Dartmouth font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins des Ports canadiens assujettis à la Loi sur les Commissions de port font une déclaration et répondent aux questions.

A 12 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 4, 1986

• 0939

The Chairman: I see a quorum. So we will resume debate on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

• 0940

Our first witness this morning is the Seafarers' International Union of Canada, and the gentleman representing the Seafarers' International Union of Canada is Mr. Richard Thomasson.

Mr. Thomasson, we allow the witnesses five minutes for a brief summary of their argument, and then go directly into the questioning. I feel a lot of the body of your report will probably come out during the questioning, in addition to your initial summary.

Mr. Thomasson, five minutes, please.

Mr. Richard Thomasson (Vice-President, Great Lakes and Inland Waters, Seafarers' International Union): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

The committee and its staff are to be congratulated on their work and, for the most part, it is an excellent document. However, the rights, health and safety of the seafarers must be protected. This document must set down firm laws, rules and regulations that see to the protection of seafarers in the same way that labour laws of Canada protect workers in other industries. But the unorganized are in special need of such protection. We need only look to the *Ocean Ranger* to be reminded of that. We must remember that quite often these people are working on what could be considered a Canadian island in foreign waters and therefore their needs are unique.

Our profession is in some ways vastly different from shore industries. We need unusual and clear protection.

There are some sections of the bill regarding penalties where the changes do not go far enough—for example, jail terms for seafarers that miss their ships. This section takes us back to the 18th Century. These penalties are far too harsh, especially for the Great Lakes sailor, who is considered by himself and the management people somewhere between shore and sea.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 4 février 1986

Le président: Nous avons le quorum et nous allons donc reprendre la discussion à propos du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Nous aurons pour premier témoin ce matin le Syndicat international des gens de mer, Canada, représenté par M. Richard Thomasson.

Monsieur Thomasson, nous donnons à nos témoins cinq minutes pour résumer rapidement leur position, après quoi nous passons immédiatement aux questions. J'ai le sentiment que le plus gros de votre rapport va sans doute être évoqué pendant la période de questions et de réponses, complétant ainsi votre exposé initial.

Monsieur Thomasson, vous avez cinq minutes.

M. Richard Thomasson (vice-président, Grands Lacs et eaux intérieures, Syndicat international des gens de mer): Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité.

Il faut féliciter le Comité et ses collaborateurs pour la qualité de leur travail ainsi que pour avoir produit un document le plus souvent excellent. Cela dit, les droits, la santé et la sécurité des gens de mer doivent être protégés et le document en question doit arrêter de façon rigoureuse des lois, des règles et une réglementation susceptibles précisément de protéger les gens de mer tout comme la législation ouvrière du Canada protège les travailleurs dans d'autres secteurs industriels. En revanche, les non-syndiqués ont particulièrement besoin d'être ainsi protégés. Rappelons-nous simplement, pour nous en convaincre, l'accident du *Ocean Ranger*. Nous devons nous souvenir que, bien souvent, ces gens travaillent sur ce qu'on pourrait considérer comme une île canadienne située dans des eaux étrangères, et par conséquent leurs besoins sont uniques en leur genre.

À certains égards, notre métier est extrêmement différent des métiers exercés à terre. Il nous faut donc une protection différente et bien circonscrite.

Il y a dans le projet de loi des articles concernant les sanctions pour lesquelles les modifications ne vont pas suffisamment loin: ainsi, les peines de prison pour les gens de mer qui ratent leur bateau. Cet article nous fait remonter au XVIII^e siècle. Il s'agit de sanctions bien trop draconiennes, surtout pour les marins des Grands Lacs, qui se considèrent, tout comme d'ailleurs le font les administrateurs, un peu à cheval entre la terre et l'eau.

[Texte]

Pollution must be considered to a greater degree. One need only read or listen to the news media to know there must be more protection. These lakes provide our drinking water, the water we bathe in and the water used in preparing our food seven days a week, 24 hours a day.

We must also be protected by laws and regulations as to the protective clothing and equipment that we must use when working on vessels carrying the very chemicals that pollute our waters. The bill must look to the future. There have been rapid changes since the introduction of this bill—rapid changes in chemicals to be carried and the depth of the pollution problem itself.

We feel that the regulations governing minimum tonnage to be regulated should be lowered, as for example, vessels servicing offshore rigs. The people working aboard these smaller vessels need the protection of these regulations.

The changes in the bill that reserve our coast for Canadian flags are good and welcome changes, but should be strengthened. The Great Lakes should reserve for American and Canadian vessels only. By that we mean vessels trading steadily on the waters of the Great Lakes. At this very moment, there is a foreign flag tanker trading between Sarnia and Chicago, carrying dangerous chemicals. But more to the point, this foreign vessel, with its foreign crew, is trading on the Great Lakes while Canadian sailors are drawing unemployment insurance.

We need more regulations. If we had had adequate regulations in the past there would not be hundreds and hundreds, that is literally hundreds, of jobs sailing under foreign flags. For example, the day a Canadian pilot is not required on our lakes, rivers and canals, will be the day foreign flags will appear on Canadian lake ships and Canadian jobs and business will disappear, as they have on the ocean and the coast. We have already experienced that in the past.

Finally, Mr. Chairman and members of the committee, we come to cost recovery. We find ourselves in the strange situation of being on side with some of the task force people who came down hard against a Canadian flag deep sea fleet.

We cannot have full cost recovery if our Canadian marine industry is to survive. It is ludicrous to have a situation whereby American rail rates can compete with the cheapest form of transport, namely, water transportation, and we are comparing these Canadian wages with American here. Canada and the U.S. are the only maritime countries in the world that do not, in some form or other, subsidize their marine industry. It is ridiculous to even consider that the Canadian marine industry can compete with state-owned or subsidized deep sea fleets. For many, many reasons, waterside transport cannot be compared to airside and shoreside transportation modes.

[Traduction]

La pollution doit également entrer bien plus en ligne de compte. Il suffit de lire ou d'écouter les nouvelles pour s'en convaincre. Ce sont ces lacs qui nous fournissent notre eau potable, l'eau dans laquelle nous nous baignons, celle que nous utilisons pour cuire nos aliments 7 jours par semaine, 24 heures par jour.

Les lois et les règlements doivent également nous protéger du point de vue des vêtements et du matériel de protection que nous devons utiliser lorsque nous travaillons sur des navires qui transportent les produits chimiques qui polluent nos eaux. Le projet de loi doit tenir compte de demain. Depuis son dépôt, la situation a changé rapidement—et j'entends par là les produits chimiques qui vont être transportés et l'ampleur du problème de la pollution lui-même.

Selon nous, la réglementation régissant le tonnage minimum a réglementer devrait être assouplie notamment dans le cas des bateaux qui ravitaillent les plates-formes de forage. Les marins qui travaillent à bord de ces petits bateaux doivent être eux aussi protégés par cette réglementation.

Les changements apportés par le projet de loi qui ont pour effet de réserver nos côtes aux navires battant pavillon canadien sont tout à fait bienvenus, mais ils devraient être plus rigoureux encore. Les Grands Lacs devraient être réservés exclusivement aux bateaux américains et canadiens. Nous entendons par là les bateaux qui empruntent régulièrement les eaux des Grands Lacs. Pour l'instant, un cargo battant pavillon étranger transporte des produits chimiques dangereux entre Sarnia et Chicago. Qui plus est, ce même bateau étranger, avec son équipage étranger, navigue sur les Grands Lacs alors qu'il y a des marins canadiens au chômage.

Il nous faut donc davantage de règlements. Si nous avions eu les règlements qu'il fallait, nous n'aurions pas perdu littéralement ces centaines et ces centaines d'emplois qui sont passés aux pavillons étrangers. Ainsi, le jour où nous n'exigerons plus de pilotes canadiens pour assurer la navigation sur nos lacs, nos fleuves et nos canaux, les pavillons étrangers fleuriront sur les bateaux des Grands Lacs et les Canadiens perdront leurs emplois et leurs sources d'activités comme ce fut le cas pour la navigation côtière et hauturière. Cela, nous le savons pour l'avoir déjà vécu.

Enfin, monsieur le président, messieurs les membres du Comité, parlons du recouvrement des coûts. Nous nous trouvons dans une situation curieuse du fait que nous nous rallions à certains des membres du groupe de travail qui s'étaient si vivement opposés à ce que le Canada ait une flotte hauturière.

Si nous voulons que notre industrie maritime puisse survivre, il faut exclure toute notion de recouvrement à 100 p. 100 des coûts. Il est ridicule que les tarifs ferroviaires américains puissent faire directement concurrence à notre mode de transport le moins coûteux, le transport par eau, et nous tenons compte ici d'une comparaison entre les salaires au Canada et les salaires aux États-Unis. Le Canada et les États-Unis sont les seules nations maritimes au monde qui ne subventionnent pas d'une façon ou d'une autre leur industrie maritime. Il est ridicule ne serait-ce que d'envisager la possibilité, pour notre industrie maritime, de faire concurrence à des flottes hauturières.

[Text]

You will undoubtedly hear all the arguments against cost recovery, most of them self-serving, but then, what is not? Costs should be recovered from foreign flags. Unless the object is to wipe out the Canadian marine industry, full cost recovery cannot be considered.

Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Thomasson. Our first questioner will be Mr. Angus. Ten minutes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Thomasson, welcome to the hearings and thank you for your very detailed yet succinct brief.

With regard to your membership and the jobs in the maritime industry in Canada, what has been the change between 1979-80-81 to 1986 in terms of the number of people who have been working? Have you grown? Have you decreased in size, both as to membership and in terms of your knowledge of the overall marine industry?

Mr. Thomasson: I know it applies to other unions as well, but I will speak for ours and I will take it back further than that. Back in the 1960s, we had a membership of 16,000. In our last count, just about a month ago, we were down to 5,200. In 1979-80, we probably had around 7,000. So, yes, our jobs have declined.

Mr. Angus: What has brought about the decline from around 7,000 to 5,200? Has it been technological change? Has it been less and less cargoes moving through the lakes and under Canadian flags elsewhere?

Mr. Thomasson: It is both. Technological change, of course, has been taking place for many years; larger ships, automation aboard those ships, half the crew carrying two or three times the cargo they used to carry. But it is also due to competition from foreign flags. They probably carry it cheaper. I think one example would be where a Canadian lake vessel, if it has to go to anchor because there is no room for them at the elevator or they have to wait their turn, too bad. A foreign vessel is doing exactly the same thing and getting demurrage fees.

Mr. Angus: Why does the foreign vessel get demurrage fees and not the Canadian vessel?

Mr. Thomasson: It is a mystery to me.

Mr. Angus: For a variety of reasons, we were not moving too much on the seaway last summer. What was your employment or your membership down to, in terms of those who were actively working on a boat somewhere?

[Translation]

res nationalisées ou subventionnées par l'État. Pour bien des raisons, le transport par voie d'eau ne saurait se comparer aux autres modes de transport, par voie de terre ou par voie aérienne.

• 0945

Vous entendrez sans doute tous les arguments militant contre le recouvrement des frais, la plupart étant intéressés, mais après tout qui ne l'est pas? Ces coûts devraient être recouverts auprès des bateaux battant pavillon étranger. À moins bien sûr qu'on veuille faire disparaître entièrement l'industrie maritime canadienne, il est impensable d'envisager un recouvrement à 100 p. 100 des coûts.

Je vous remercie, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Thomasson. Notre premier intervenant sera M. Angus, à raison de dix minutes.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Thomasson, je vous souhaite la bienvenue à nos audiences et je vous remercie pour un exposé fort succinct et pourtant très détaillé.

Pour ce qui est de vos membres et du nombre d'emplois que représente l'industrie maritime au Canada, comment la situation a-t-elle évolué entre 1979-1980-1981 et 1986, comment a évolué le nombre d'emplois? Y a-t-il eu croissance? Y a-t-il eu diminution du nombre de vos membres et du nombre d'emplois, si vous le savez, dans l'ensemble de l'industrie maritime?

M. Thomasson: Je sais qu'il en va de même pour les autres syndicats, mais je me contenterai de parler du nôtre et je remonterai même encore plus loin que cela. Dans les années 60, nous avions 16,000 membres. Au dernier recensement, il y a environ un mois de cela, nous n'en avions plus que 5,200. En 1979-1980, nous avions probablement 7,000 membres environ, de sorte qu'effectivement, le nombre d'emplois a diminué.

M. Angus: Qu'est-ce qui a provoqué cette diminution de 7,000 environ à 5,200? Les changements technologiques? La diminution du tonnage transitant par les Grands Lacs sur des bateaux battant pavillon canadien?

M. Thomasson: Les deux. La technologie a évidemment changé au fil des ans: les bateaux sont plus gros, ils sont davantage automatisés, un équipage réduit de moitié suffit à transporter une cargaison deux ou trois fois plus importante qu'avant. Mais il y a également la concurrence des navires battant pavillon étranger dont les frais d'exploitation sont probablement moindres. Ainsi, un cargo canadien des Grands Lacs qui doit rester à l'ancre en attendant son tour au quai, sous l'élévateur, n'a aucun recours alors qu'un bateau étranger, dans les mêmes circonstances, touchera des frais de surestaries.

M. Angus: Pourquoi en est-il ainsi?

M. Thomasson: C'est un mystère pour moi.

M. Angus: Pour toute une série de raisons, la Voie maritime n'a guère été achalandée l'été dernier. Du point de vue du nombre d'emplois et du nombre de membres de votre syndicat, combien aviez-vous de gens en activité à bord des navires?

[Texte]

Mr. Thomasson: We never made an accurate count of our members but we do know that half our fleet sailing now . . . In the collective agreement prior to the one we have now, which goes back three or four years, we negotiated for 134 or 135 ships within the lake carriers. We also have ships outside the lake carriers. During that summer recession, we were down to 64 or 65 ships.

Mr. Angus: Turning to the cost recovery component of Bill C-75, you mentioned that you are opposed to full cost recovery. What do you anticipate the impact will be on jobs on the Great Lakes, for example, if the cost of moving through the lakes and through the seaway increases? Will you lose jobs?

Mr. Thomasson: Of course we will lose jobs. On certain cargoes, the lake companies just will not be able to compete. They will either go out of business or they will go under a foreign flag and that will restrict them on the lakes. Therefore, we just will not have those cargoes. It is very detrimental to our business, yes.

Mr. Angus: Let me turn for a moment to the question of penalties for sailors who do not return to their ship. I am sure you are happy to know that this bill deletes hard labour as one of the penalties.

Mr. Thomasson: No whips?

Mr. Angus: I am not sure if the whips are in there. But I have always wondered about the need for the possibility of a jail sentence for somebody who leaves their place of work.

• 0950

Are your members covered under normal provisions of the Criminal Code of Canada for activities which they do on a vessel and are subsequently found guilty of? They are covered just like everybody else: is that correct?

Mr. Thomasson: Yes. Common crime? Yes, of course.

Mr. Angus: Then from your understanding of the marine industry, why is a jail penalty not required to obtain discipline on the water?

Mr. Thomasson: First of all, I find it hard to deal with . . . if a man does not show up for work, that he is going to go to jail. Now, granted we are in a different situation . . . Let me make it clear now, I am not interested in taking rules and regulations and authority away from the captain. I am very much in favour of that, not only for the sake of the company and the captain but for the crew. We have to know that if somebody out there is misbehaving in a bad way, for whatever reason, they must understand that certain penalties are going to take

[Traduction]

M. Thomasson: Nous n'avons jamais compté avec exactitude nos membres, mais nous savons que la moitié de la flotte qui navigue actuellement . . . Dans le cadre de la convention collective qui a précédé celle-ci, ce qui remonte à trois ou quatre ans, nous avons négocié pour le compte de 134 ou 135 bâtiments faisant partie de la flotte des Grands Lacs. Nous avions également des bateaux qui ne font pas partie de cette flotte. Pendant la récession que nous avons connue cet été, ce nombre n'était plus que de 64 ou 65.

M. Angus: Pour en revenir maintenant à l'élément recouvrement des coûts du projet de loi C-75, vous avez dit que vous étiez contre l'idée d'un recouvrement à 100 p. 100 des coûts. À votre avis, quelles seraient les répercussions possibles d'une telle formule pour le nombre d'emplois sur les Grands Lacs, mettons, à supposer une augmentation des frais de transit par les Grands Lacs et la Voie maritime? Va-t-on perdre des emplois?

M. Thomasson: Indubitablement. Pour certains types de cargaisons, les compagnies maritimes des Grands Lacs ne pourront plus rester concurrentielles. Elles devront soit fermer leurs portes, soit passer sous pavillon étranger, ce qui les limitera dès lors pour les lacs. Par conséquent, nous allons perdre ces cargaisons et cela va nous faire beaucoup de tort, effectivement.

M. Angus: J'aimerais aborder pendant quelques instants la question des sanctions applicables aux marins qui ne remontent pas à leur bord. Vous serez heureux d'apprendre, je n'en doute pas, que le projet de loi propose tout de même d'abolir les travaux forcés.

M. Thomasson: Et le fouet?

M. Angus: Pour le fouet, je n'en sais rien. Je me suis d'ailleurs toujours demandé pourquoi il fallait prévoir des peines de prison pour punir quelqu'un qui abandonnerait son travail.

Les dispositions normales du Code criminel du Canada s'appliquent-elles à vos membres pour le travail qu'ils font sur un navire et pour lequel on les trouverait coupables subseq-
quemment? Ces dispositions s'appliquent pour eux comme pour n'importe qui d'autre, n'est-ce pas?

M. Thomasson: Oui. Vous voulez parler d'un crime ordinaire? Oui, évidemment.

M. Angus: D'après ce que vous savez de l'industrie maritime, pourquoi une sentence de prison n'est-elle pas nécessaire afin que règne une discipline en mer?

M. Thomasson: Je vous répondrai tout d'abord, qu'il m'est difficile de décider . . . si un homme ne se présente pas au travail, qu'il soit mis en prison. Je vous accorde que nous nous trouvons dans une situation différente . . . je veux être précis, je ne suis pas intéressé à assumer le rôle du capitaine pour ce qui est de l'application des règlements. Je suis très en faveur de cette disposition, non seulement par égard pour la compagnie et le capitaine, mais également pour l'équipage. Nous devons savoir si quelqu'un se conduit mal, pour quelque raison que ce

[Text]

place when you get into port. It is for the protection of everyone that they must know that.

But to say that for missing a ship—and there could be a whole lot of reasons for that, even if they do it deliberately... I am sure some penalties or forms of discipline could be brought in other than sending someone to jail because they do not show up for work.

Mr. Reid: May we join on this side to welcome you, Mr. Thomasson.

I wanted to come first to the cost-recovery aspect you refer to. We have heard the Minister point out that while clause 4 may raise a red flag and may talk in terms of cost recovery, he has indicated to us that this does not mean full cost recovery. You also have to anticipate that what that clause refers to is that it is only talking about the Coast Guard services that had been rendered up to this point free of charge to the users, and many of the port facilities across this country.

If a reasonable cost-recovery program were introduced, would you and the Seafarers' International Union have the same objection to, let us say, a minimum cost-recovery program which would be as fair and equitable as the department could make it? Would there be an objection on your part?

Mr. Thomasson: That is the usual loaded question; and it would seem a reasonable person would say no to that, we would not object. However, for example, if there is a foreign ship that decides to make one more trip in the seaway, knowing full well that our season is coming to an end, and they have been warned, and our Coast Guard people, our ice-breakers, are used to assist them to get out of the seaway, I think they should be charged for that.

Mr. Reid: So do I.

Mr. Thomasson: And I always thought so. But it is unreasonable to think a ship operating under Canadian flag, paying Canadian taxes and whatever other costs are involved, should be put in a worse competitive position... where what is normal ice-breaking in the fall... that they should be charged for that. I do not think so. But under certain circumstances, if a Canadian vessel, for example, decided that it wanted to run later, for whatever reason—run into January—I think they should be paying part of the cost for ice-breaking under those circumstances.

Mr. Reid: We are talking about the same thing, Mr. Thomasson. But I want to come back to the distinguishing between the foreign flagships and Canadian and American flagships which you have made a point of in your presentation. But the abuse of the services rendered by the Coast Guard is there, is it not, now?

[Translation]

soit, et les marins doivent comprendre qu'ils feront face à des amendes une fois arrivés au port. Ils doivent savoir qu'il s'agit de protéger tout le monde.

Quant à dire que si un marin manque son bateau—et il peut y avoir une foule de raisons à cela, même s'il le fait de façon délibérée... je suis certain que des amendes ou des façons de discipliner les gens pourraient être trouvées sans pour cela mettre en prison la personne qui ne s'est pas présentée au travail.

M. Reid: Puis-je me joindre aux autres pour vous souhaiter la bienvenue, monsieur Thomasson.

Je voulais tout d'abord soulever l'aspect du recouvrement des coûts que vous avez mentionné. Le ministre nous a dit que même si l'article 4 met en garde et mentionne le recouvrement des coûts, ça ne signifie pas le plein recouvrement des coûts. Il faut également voir que l'article ne s'adresse qu'aux services de la Garde côtière qui ont été offerts aux usagers gratuitement, jusqu'à ce jour, et à un grand nombre d'installations portuaires au pays.

Si un programme de recouvrement des coûts raisonnable était adopté, est-ce que vous-même et le Syndicat international des gens de mer vous opposeriez d'abord à un programme de recouvrement de coûts minimal que le ministère rendrait aussi juste et aussi équitable que possible? Est-ce que vous vous y opposeriez?

M. Thomasson: C'est la question piège traditionnelle. Il me semble qu'une personne raisonnable répondrait non, nous ne nous y opposerions pas. Cependant, si un navire étranger décidait de faire un voyage de plus dans la Voie maritime sachant très bien que notre saison est arrivée à son terme, si on avait averti le responsable et que les gens de notre Garde côtière et nos brise-glaces les aidaient à sortir de la Voie maritime, il faudrait à mon avis leur imposer des droits.

M. Reid: Je le crois également.

M. Thomasson: J'y ai toujours cru. Il n'est pas raisonnable de croire, cependant, qu'un navire battant pavillon canadien, qui paie des taxes au Canada et les autres coûts nécessaires, devrait être placé dans une situation concurrentielle pire... alors que c'est normal que la glace soit brisée l'automne... et qu'il se voit imposer des frais. Je ne le crois pas. Dans certains cas, si un navire canadien par exemple décidait de naviguer plus tard, pour quelque raison que ce soit—jusqu'en janvier—il faut à mon avis qu'il paie le coût du brise-glaces dans les circonstances.

M. Reid: Nous parlons de la même chose, monsieur Thomasson. J'aimerais revenir à la distinction qui existe entre les navires battant pavillon étranger et les navires canadiens et américains dont il est question dans votre exposé. Il semble, n'est-ce pas, qu'il y ait abus des services offerts par la Garde côtière?

I fail to see a real distinction. If on the St. Lawrence Seaway a clear-cut warning is given that there is a cut-off date and they had better be downstream and if we have to send up our

Je ne vois pas vraiment où est la différence. Lorsque l'on a très clairement averti les usagers de la Voie maritime du Saint-Laurent qu'il y a une date limite, à partir de laquelle ils ont

[Texte]

Coast Guard ice-breakers for a Canadian ship as well as a foreign ship, is that not an abuse when it comes later than the notified time and an unfair charge against the taxpayers of this country to let that person out of the icebound lakes?

Mr. Thomasson: If there is no excuse for their getting out of the system late or being out there when there has been full warning, then, yes, they should have to pay the recovery. I agree with that.

Mr. Reid: So we are on the same line with respect to abuse and a fair charge for that abuse of the services rendered?

Mr. Thomasson: I would say that, yes.

Mr. Reid: Mr. Thomasson, I, like you, am supportive of a Canadian deep-sea fleet, particularly because we ship so many bulk products. I am not so sure, as I make the distinction of saying that the Great Lakes and the upper St. Lawrence should be reserved for Canadian and American vessels only, if we have a Great Lakes fleet that is seaworthy, can ply the oceans... Would it not work both ways? Where and how would this be to the disadvantage of this country, if that were so?

Mr. Thomasson: Third World crews work for wages that are just ridiculous so that is part of the cost. Their regulations are less. We have reciprocal agreements. If they have a certificate saying the ship is seaworthy, the tanker is seaworthy, whatever, then our government accepts it, and they have to accept it unless some violation is brought to mind. They can come up on our lakes and operate very cheaply. Our companies under the Canadian flag cannot compete with them. Therefore it is unfair.

Remember that I am talking about vessels that are trading between Canada and the United States. I am not talking about vessels coming up here on the lakes. Mind you, I am tempted, as an old lake sailor, to say none of them belong up here anyway and they should stay where they belong. I know that I cannot do that and I know it is not reasonable. I know that when our ships or any other ship goes into any other country if you move that ship one foot you pay a pilotage fee. You get nothing for nothing anywhere, yet we seem to be giving these guys a free ride all the time.

Mr. Reid: Is your concern then based on pilots and pilotage? I come back: I gather from your brief that you would anticipate some deregulation system that would eliminate pilots all together. Quite frankly, I do not see that happening. I anticipate that any seagoing vessel coming into the Great Lakes system, not knowing the system as the master should, would continue to be bound to take on pilots, and unless the master has a certificate which qualifies him to ply those waters

[Traduction]

intérêt à ne plus se trouver dans les parages, n'est-ce pas un mauvais usage des deniers du contribuable que de s'en servir pour envoyer à ce moment-là la Garde côtière qui sortira le bateau en question des glaces des Grands Lacs, qu'il batte pavillon canadien ou autre?

Mr. Thomasson: Je pense effectivement qu'il faudrait leur envoyer la facture, et qu'ils n'ont aucune excuse à être encore dans ces eaux-là, alors qu'ils ont été très clairement avertis. Là-dessus je suis d'accord.

Mr. Reid: Vous comme moi pensons donc qu'il y a certains abus, et qu'il convient alors de faire payer la facture pour services rendus?

Mr. Thomasson: C'est ce que je pense, oui.

Mr. Reid: Monsieur Thomasson, je suis—comme vous-même—partisan du maintien d'une flotte canadienne de haute mer, et notamment en raison des quantités de produits en vrac que nous avons à faire transporter. Et je me demande, puisque j'insiste sur le fait que les Grands Lacs et le Haut Saint-Laurent devraient être réservés aux bâtiments canadiens et américains, au cas où notre flottille des Grands Lacs est capable d'affronter les océans, et d'y faire du transport... Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir des accords de réciprocité? Est-ce que cela serait désavantageux pour le Canada?

Mr. Thomasson: Les équipages du Tiers-Monde travaillent pour des salaires absolument ridicules, et cela se répercute sur les coûts de transport. Leurs réglementations ne sont pas aussi strictes que les nôtres. Nous avons bien effectivement des accords de réciprocité. Et si les compagnies étrangères ont des certificats attestant que l'embarcation, le tanker ou autre, tient la mer, notre pays est obligé de s'incliner, car dans le cas contraire des poursuites seraient engagées. Voilà donc des bateaux qui peuvent remonter jusque sur les Grands Lacs et offrir leurs services à des prix que les compagnies battant pavillon canadien ne peuvent pas se permettre. C'est une concurrence déloyale.

N'oubliez pas que je vous parle ici de bateaux qui font le transport entre le Canada et les États-Unis. Je ne parle pas de ceux qui ne font que remonter jusqu'aux Grands Lacs pour ensuite repartir. N'oubliez pas que j'aurais tendance, étant moi-même un ancien marin des Grands Lacs, à tous vouloir leur interdire l'accès, et les obliger à rester là d'où ils viennent. Je sais que ça n'est pas possible, et que ça ne serait pas non plus raisonnable. Mais je sais également que nos bateaux—n'importe quel bateau d'ailleurs—lorsqu'ils se retrouvent à l'étranger, sont obligés de payer des frais de pilotage pour la moindre manœuvre. On n'obtient donc rien pour rien nulle part, et de notre côté j'ai l'impression que nous faisons en permanence des cadeaux à ces bateaux étrangers.

Mr. Reid: Ce que vous nous dites revient donc à parler des frais de pilotage? J'y reviens: d'après votre mémoire vous prévoyez une déréglementation qui permettrait de se passer complètement de pilotes. Très franchement je ne pense pas que les choses évoluent dans ce sens. Je pense plutôt que les capitaines des bateaux de haute mer qui ne connaissent pas les Grands Lacs continueront à être obligés de recourir aux services des pilotes; à moins, peut-être, que le capitaine ne

[Text]

safely and with knowledge there would not be any escaping a pilotage fee or a pilotage service. Do you not expect this to continue?

Mr. Thomasson: I am not quite sure what you are asking, but I will say what I think.

No foreign flag, no foreign ship should be allowed to come up through our system without a pilot.

Mr. Nowlan: Right on!

Mr. Thomasson: I am hesitating, Mr. Reid, because in a sense I am in somewhat the same position as you are. I know where you live and I know what your feelings must be towards Great Lakes fleets and whatever. I am in the same position when I am talking about another union and what should be and should not be. There should perhaps be some lessening of these regulations for Canadian ships with Canadian captains.

Mr. Reid: That are qualified.

• 1000

Mr. Thomasson: That are qualified. But I strongly, strongly say that there should never ever be any foreign ship coming up through our system without a pilot. We cannot do it in their country, and why should they do it here?

Mr. Reid: My last question, Mr. Chairman.

Could you be more specific when you talk in terms of the rights, health and safety of the seafarers, because this to us is a high priority as well? Where in this bill do you see that any one of those provisions are being jeopardized to the detriment of those who ply the lakes?

Mr. Thomasson: We have always had pretty good rules and regulations protecting our seamen as far as coast guard goes. This starts to get complicated when you start to talk about taking regulations off the smaller vessels under 500 tonnes, etc. There are times when those regulations applied to smaller vessels become ridiculous. You are that far from the engine room and you have to have two sets of this and two sets of that, well I understand that. But they must have some protection regarding gear, regarding services available to them if they get hurt, and regarding what type of lifesaving equipment should be aboard that vessel, and I am afraid that with this regulation they will be able to bypass that. It has already happened aboard a ship. As a matter of fact, one of the reasons we were invited in to organize one of those rigs was because of the disregard they had for a man's good health. That they just did not seem to care about the individual was the reason they came to us. It certainly was not money.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid and Mr. Thomasson.

[Translation]

puisse fournir la preuve qu'il est capable de circuler dans ces eaux, sans aucune difficulté. Ne pensez-vous pas que les choses continuent à se passer ainsi?

M. Thomasson: Je ne suis pas tout à fait certain de bien vous suivre, mais je vais vous dire ce que j'en pense.

Aucun bâtiment battant pavillon étranger ne devrait être autorisé à remonter nos cours d'eau sans pilote.

M. Nowlan: Absolument!

M. Thomasson: Si j'hésite un peu, monsieur Reid, c'est que dans un certain sens je suis un peu dans la même situation que vous. Je sais d'où vous venez, et je comprends très bien ce que vous ressentez lorsque l'on parle des Grands Lacs et des bateaux qui y circulent. C'est un peu ce qui se passe d'ailleurs pour moi lorsque l'on parle des syndicats et de ce qui devrait être autorisé ou non. Mais peut-être devrait-on assouplir la réglementation concernant les embarcations canadiennes dont le capitaine est également canadien.

M. Reid: Lorsqu'il a les compétences requises.

M. Thomasson: Lorsqu'il a les compétences requises. Mais j'insiste et je persiste à penser qu'il ne devrait jamais être possible à un bateau étranger de remonter jusqu'aux Grands lacs sans pilote. Puisqu'on ne nous le permet pas à l'étranger, pourquoi les y autoriser, nous?

M. Reid: Ma dernière question, monsieur le président.

Vous parlez des droits des marins, des normes d'hygiène et de sécurité; pourriez-vous être un peu plus précis? Ces questions revêtent également pour nous la plus grande importance. Où voyez-vous, dans ce projet de loi, des dispositions qui risquent de menacer les droits et les conditions de travail des marins des Grands lacs?

M. Thomasson: En ce qui concerne la Garde côtière, les marins ont toujours été très bien protégés. Mais les choses commencent à se compliquer lorsqu'il est question d'embarcations de moins de 500 tonnes, pour lesquelles on veut faire des exceptions. Effectivement, il arrive que la réglementation devienne carrément absurde, lorsqu'on l'applique aux petits bateaux. En dépit de l'exiguïté des lieux, près de la chambre des machines par exemple, on exige d'y trouver deux jeux de ceci et deux jeux de cela, etc... Je comprends très bien, mais il faut tout de même assurer une certaine protection des marins, en ce qui concerne le matériel disponible, en ce qui concerne ce à quoi ils ont droit en cas d'accident, et en ce qui concerne l'équipement de sauvetage à bord; et je crains que la nouvelle réglementation ne permette de passer outre. Ce ne serait pas la première fois. De fait, si l'on a fait appel à nous sur une des plates-formes, c'est que les questions de santé étaient complètement négligées. L'individu finissait par n'avoir plus aucune importance, et c'est la raison pour laquelle les marins se sont adressés à nous. Et certainement pas pour des questions de salaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid et monsieur Thomasson.

[Texte]

Our next witness will be Mr. Belsher for five minutes, please.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I do not think I am a witness, I think you would say questioner.

The Chairman: I should have said next member. I apologize.

Mr. Belsher: Mr. Thomasson, I would just like to follow up a bit on what Mr. Reid has been talking about. You state that you want the Great Lakes reserved for American and Canadian flags only. Do you really mean it that strongly, or are you thinking in terms of a whole different set of charges for foreign flags versus Canadian and American flags?

Mr. Thomasson: Traditionally, the Great Lakes have been the backyard of Americans and Canadians. We trade back and forth. We put very few restrictions on each other. We object to a flag from another country trading, especially between a Canadian port and a Canadian port, but even between an American port and a Canadian port. The Americans object to it, and so do we.

Now, this vessel I mentioned is a Finnish ship, a Finnish tanker. It has been up there for three months. It is up there sailing, as I said, between Sarnia and Chicago right now, carrying chemicals. Sofati—I have checked this out—they put in for the contract, and for some reason or other they did not think they were suitable. Now, these tankers are laid up. The crews, right from the captain down, are all collecting unemployment insurance when they should be working. There is not any reason in this whole world why a Canadian or American vessels should not be carrying that cargo. It is ridiculous. That is our backyard. We just do not like them here.

Mr. Belsher: Are there other organizations that would support you in that sort of a recommendation?

Mr. Thomasson: I know that all the labour organizations would support us in that; that is to say, the guild and the engineer's union, and their counterparts, and our counterparts on the American side, including the International Longshoremen's and Warehousemen's Union and any unions that have to do with the waterfront. I am probably sticking my neck out, but I think also the Canadian Lake Carriers Association and probably DMA would, to some degree.

Mr. Belsher: Can you draw a parallel from other places in the world that would be of a similar nature that would have that sort of regulation?

• 1005

Mr. Thomasson: Pretty hard. I can tell you that in their rivers and around their harbours they just would not permit a foreign flag. If you can think of an analogous situation where there are lakes, all right, but I cannot—somewhere in Africa, I suppose, in lake whatever.

Mr. Belsher: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Le témoin suivant, monsieur Belsher, vous avez cinq minutes.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je ne pense pas être un témoin, vous vouliez très certainement dire intervenant.

Le président: J'aurais dû dire membre du Comité. Excusez-moi.

M. Belsher: Monsieur Thomasson, je voudrais un peu revenir sur ce dont a parlé M. Reid. Vous voudriez que les Grands lacs soient réservés aux bateaux américains et canadiens. Êtes-vous absolument intraitable là-dessus, ou penseriez-vous peut-être plutôt à des tarifs différents pour les pavillons étrangers et pour ceux du Canada et des États-Unis?

M. Thomasson: Traditionnellement, les Grands lacs sont un peu le domaine réservé des Américains et des Canadiens. Les échanges se font d'une rive à l'autre, et nous sommes assez souples les uns à l'égard des autres. Nous n'aimons pas beaucoup que des bateaux venus de l'étranger puissent faire du cabotage, et tout particulièrement d'un port canadien à l'autre, mais même des États-Unis au Canada. Les Américains n'aiment pas cela, nous non plus.

Le bateau dont je parlais est un bateau finlandais, un bateau-citerne. Voilà déjà trois mois qu'il se trouve dans ces eaux. Comme je le disais, il fait en ce moment la liaison entre Sarnia et Chicago, et transporte des produits chimiques. La Sofati—j'ai vérifié—avait été contactée pour le même contrat, et pour une raison ou pour une autre ça ne pouvait pas marcher. Voilà donc des bateaux qui sont à quai, avec des équipages, du capitaine jusqu'aux mousses, au chômage. Il n'y a absolument aucune raison imaginable pour laquelle on n'a pas pu confier ce chargement à des bateaux canadiens ou américains. C'est absolument ridicule, c'est tout de même un peu notre domaine réservé. Voilà pourquoi nous n'aimons pas beaucoup y voir des bateaux étrangers.

M. Belsher: Y a-t-il d'autres organismes qui seraient d'accord avec vous là dessus?

M. Thomasson: Je sais que tous les syndicats concernés nous soutiendraient; c'est-à-dire, la guildie et le syndicat des mécaniciens, et leurs homologues du côté américain, en même temps que les nôtres, y compris le *International Longshoremen's and Warehousemen's Union* (Syndicat international des dockers) et tous les syndicats qui ont quelque chose à faire avec le débardage. Peut-être est-ce que je m'avance un peu trop, mais je pense pouvoir dire la même chose de la *Canadian Lake Carriers Association* et probablement de la DMA.

M. Belsher: Pourriez-vous nous citer un exemple semblable ailleurs dans le monde?

M. Thomasson: C'est un peu difficile. Mais je peux vous assurer que les pays étrangers, sur leurs cours d'eau, et autour de leurs ports, ne tolèrent aucun pavillon étranger. Peut-être pouvez-vous me citer un cas qui soit comparable, avec des lacs, je ne vois pas, si ce n'est peut-être en Afrique.

M. Belsher: Très bien. Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. I will go next to Mr. Johnson. We have agreed that each witness was entitled, as a block, to 45 minutes, but we were 10 minutes late starting. So we can go with Mr. Thomasson and Seafarers' International until 10.25. I still want to restrict everybody on the second round to five minutes. So Mr. Johnson please, five minutes.

Mr. Johnson: Mr. Thomasson, this foreign flagship you are talking about, would you have any idea how much notice Canadian vessel owners would have been given or asked by the Government of Canada or the Canadian Transport Commission, whatever, saying that a request had been made for this foreign flagship and how much time they would have to respond?

Mr. Thomasson: I think in this particular case it was something like a week, but quite often it is about 20 minutes.

Mr. Johnson: Quite often the charter is already in place . . .

Mr. Thomasson: Oh, yes. They say they want a vessel of this particular size and this equipment and such, and of course everybody has their vessel under contract to do something right at that moment, or they have it doing something else.

Mr. Johnson: In other words, if you have your vessel painted blue and they want a vessel painted black, your blue vessel is not suitable.

Mr. Thomasson: And we then just happen to have one tied up at Montreal right now that could do that. Yes.

Mr. Johnson: Thank you. Mr. Thomasson, you mentioned on your first page of your brief about jail terms for seafarers that miss their ships. In your opinion, do you think it was a regressive step when masters of ships were no longer empowered to levy fines on seamen by attaching their wages if they did not turn up to sail at the appointed time, and also that there has been something taken away when you are no longer able to put in a seaman's discharge book his ability and conduct?

Mr. Thomasson: There are a couple of questions there. I am always working at a disadvantage, because I am an old fart. I sailed for 20 years, and like a lot of people of my generation I think they should not have changed that. Now, logging is what you are referring to—the penalties, the fines; it was acceptable at that time, and I did not agree with it.

Mr. Johnson: Bearing in mind, though, that the money did not go to the owners, for anybody who is not aware of that; it went to charitable institutions.

Mr. Thomasson: Right; it went to the widows and orphans fund for the most part, yes, that is true. It did not go back to the company.

This was usually reviewed, and for the most part our sailors accepted it: oh well, I got drunk and I deserve it. That was the law. But that does not apply any more, because people do not think that way any more. Let me stress that the authority of the captain cannot be usurped. He cannot be considered as a manager or a foreman ashore, as quite frankly some of our

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Belsher. Je passe maintenant à M. Johnson. Nous nous étions mis d'accord pour donner 45 minutes à chaque groupe de témoins, mais comme vous le savez nous avons commencé 10 minutes en retard. Nous allons donc écouter M. Thomasson et son syndicat jusqu'à 10h25. Je voudrais vous limiter au second tour à cinq minutes. Monsieur Johnson, vous avez cinq minutes.

M. Johnson: Monsieur Thomasson, je reviens à cet exemple de bateau battant pavillon étranger sur nos lacs, pouvez-vous nous dire de quel délai disposent les compagnies canadiennes pour répondre à l'offre, et combien de temps à l'avance l'Administration canadienne ou la Commission canadienne des transports les avertit de l'offre qui est faite à ce bateau étranger?

M. Thomasson: Je crois que dans ce cas on disposait d'une semaine, mais très souvent ça se fait en vingt minutes.

M. Johnson: Dans bien des cas le contrat est déjà en place . . .

M. Thomasson: Absolument. On vous demande un bateau de tel ou tel type, équipé de telle ou telle manière, et à ce moment-là, bien sûr, les bateaux qui pourraient faire l'affaire ne sont pas disponibles.

M. Johnson: Autrement dit, si le vôtre est peint en bleu et qu'on vous demande un bateau peint en noir, vous ne pourrez pas obtenir le contrat.

M. Thomasson: Oui, ou bien nous en avons justement un mais il se trouve à Montréal en ce moment.

M. Johnson: Merci. Monsieur Thomasson, vous avez parlé des peines d'emprisonnement concernant les marins qui ratent leur embarquement. Pensez-vous que l'on ait eu tort de supprimer l'autorisation qu'avaient les capitaines de saisir les salaires des marins qui devaient payer une amende pour retard à l'embarquement, ainsi que la possibilité de reporter dans le livret du marin des appréciations concernant ses compétences et son comportement?

M. Thomasson: Cela fait plusieurs questions en une. Appartenant à la vieille école, je suis parfois un petit peu désavantagé. J'ai navigué 20 ans, et comme beaucoup de gens de ma génération je pense que l'on n'avait pas besoin de changer quoi que ce soit. Mais pour revenir maintenant à votre question, la question des sanctions et des amendes, à l'époque c'était jugé acceptable, mais moi je n'étais pas d'accord.

M. Johnson: Sans oublier, je le dis pour ceux qui ne le sauraient pas, que cet argent ne revenait pas à la compagnie mais était versé à des oeuvres de bienfaisance.

M. Thomasson: Exactement, pour l'essentiel c'était versé à un fonds de soutien des veuves et des orphelins, et non pas à la compagnie.

En général on en rediscutait, et la plupart du temps les marins acceptaient très bien d'avoir été mis à l'amende, lorsqu'ils s'étaient soulés. C'était le règlement. Mais les mentalités ont évolué, et le règlement a changé. Permettez-moi tout de même de dire qu'il faut donner au capitaine les moyens d'exercer son autorité. Il n'est pas question, comme on parfois

[Texte]

younger people think it should be. You cannot have that out on the ocean when you are out there with people that could do whatever. No, I do not think it was a regressive step, because we do not need that any more; there are other ways they can penalize people.

There was another part to your question; I have forgotten what the heck it was.

Mr. Johnson: The part about putting a seaman's conduct and ability...

Mr. Thomasson: Right. I think that was a good move, because too often the personal feelings of the captain or mate came into it, to mark in his character. Then again, I can go in the other direction: they always marked it "very good" anyway, because of human beings being what they are. They knew if they put anything else in there the man could not get another job. So it was really of not much value. If they want a character reference—for example, a testimonial to write a ticket—then they can get that. That is another thing.

• 1010

Mr. Johnson: It did enable—I will not be afraid to say it—riff-raff to go from one ship to another.

Mr. Thomasson: We had one or two of those, yes.

Mr. Johnson: The master of another ship, when he is engaging that seaman sent on board, has no way of knowing the past record of the seaman. I suppose he could find out how many ships he had been on in a period of five or six months. If he had been on seven or eight, there could be some reason why he is riding around.

Mr. Thomasson: That is right.

Mr. Johnson: But they cannot see anything that would indicate his ability or his conduct.

Mr. Thomasson: I have to say that it was a step in the right direction when we took that out of our discharge book. You just said it: If a man has a whole lot of ships over a short period of time, that says it right there. The companies have another method of defining bad apples.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Johnson; your time is up.

Our next questioner will be Mr. Taylor. Five minutes, please.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Mr. Thomasson, I would like to pursue the matter of foreign ships a little more. Where do these ships with foreign flags come from?

Mr. Thomasson: The particular one that I just referred to, which happens to be on the lakes, is a Finnish ship, with a

[Traduction]

tendance à le faire certains jeunes, de le comparer à un directeur ou à un contremaître à terre. N'oubliez pas qu'il se trouve en pleine mer, avec des marins dont il ne peut pas toujours prévoir les réactions. Cependant, je ne pense pas que l'on ait eu tort, et si l'on veut punir les marins on dispose de bien d'autres moyens.

Mais j'ai complètement oublié l'autre partie de votre question.

M. Johnson: Je parlais de ces appréciations sur les compétences et le comportement du marin...

M. Thomasson: Oui. Je pense que l'on a eu raison de supprimer cela, car il y entrerait trop souvent une part de sentiments très personnels du capitaine ou du second. Mais là encore, je dirais que l'on ne faisait jamais qu'écrire «excellent», les hommes étant ce qu'ils sont. On savait que si l'on écrivait quoi que ce soit d'autre, le marin ne trouverait plus d'embarquement. Ça n'avait donc pas grande valeur. Mais si l'on a absolument besoin d'une appréciation sur le caractère du marin—pour délivrer une attestation professionnelle par exemple—on peut toujours l'obtenir. Cela, c'est encore autre chose.

M. Johnson: Mais en supprimant cela on a permis—je n'ai pas peur de le dire—à de mauvais éléments de pouvoir passer d'un bateau à l'autre.

M. Thomasson: Oui, une ou deux fois cela a pu se produire.

M. Johnson: C'est-à-dire que le capitaine d'un bateau n'a plus aucun moyen de savoir qui exactement il prend à bord. Sans doute pourrait-il finir par savoir sur combien de bateaux le marin en question a servi dans les derniers cinq ou six mois, et s'il y en a sept ou huit, il aura à ce moment-là des raisons de se poser des questions.

M. Thomasson: Exactement.

M. Johnson: Mais rien ne permet au capitaine de savoir quelles sont les compétences ni quel a été le comportement du marin en question.

M. Thomasson: Mais je dois dire que l'on a eu raison de supprimer ce genre d'appréciation du livret du marin. Vous-même venez de le dire: lorsqu'un marin est passé sur trop de bateaux en très peu de temps, on peut le savoir. Et les compagnies ont d'ailleurs d'autres méthodes pour isoler les mauvais éléments.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnson; votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Taylor. Vous avez cinq minutes.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Monsieur Thomasson, je voudrais revenir à cette question des bateaux étrangers. D'où viennent-ils?

M. Thomasson: Celui que j'ai cité, sur les Grands Lacs, est un bateau finlandais, avec un équipage également finlandais.

[Text]

Finnish crew. It is a company—it is called the *Kiisla*. They have six or seven vessels that are ice strengthened. Their advertisement talks about, I think, the North Sea, the Baltic Sea. Judging by their advertisement, they pitch to the North American continent.

Mr. Taylor: Are there also vessels from other countries?

Mr. Thomasson: Yes, they do come into the lakes. Every once in a while, we run into some agency that has hired one. He can sail from Canadian port to Canadian port. That is when you start reading those nasty things about us in the paper.

Mr. Taylor: Are their sailors or workers all underpaid compared to Canadian standards?

Mr. Thomasson: For the most part, yes. There is an organization called ITF, International Trade Federation, which is something like the Canadian Labour Congress or the AFL among world sailor's unions. And through the ILO they write contracts that they consider fair. Most of these vessels have, especially if they are from the Philippines, or someplace like that, two contracts: the one the ITF says they should have aboard and the one they really pay. Quite often they come from countries where they are afraid to say anything.

Mr. Taylor: Do they take on a load on the lakes and deliver it somewhere else on the lakes?

Mr. Thomasson: Yes. They are allowed to come in and pick up a cargo in Canada, or drop one, and then go to the United States. But they are not permitted, without special permit, to go from Canadian port to Canadian port . . .

Mr. Taylor: That is what I wanted to know.

Mr. Thomasson: —to take on or discharge cargo.

Mr. Taylor: But they can take Canadian to American, American to Canadian?

Mr. Thomasson: Yes. That is an international . . .

Mr. Taylor: If they are getting the business, they must be offering a much lower rate than the Canadian-American ships.

Mr. Thomasson: I cannot see any other reason for it, I really cannot.

Mr. Taylor: Would there be some holler from the people who are hiring the ships if the foreign ships were banned?

Mr. Thomasson: Oh yes, they are doing it all the time. That is why we have those deep sea . . .

Mr. Taylor: So the people whose cargo is being hauled want the foreign ships in there?

Mr. Thomasson: Oh yes, of course they do. These are the same people who, as I said, came down hard against a Canadian deep sea fleet.

[Translation]

C'est une compagnie qui s'appelle *Kiisla*. Elle dispose de six ou sept bateaux capables de naviguer dans les glaces. Leur brochure publicitaire mentionne d'ailleurs la mer du Nord, et la Baltique. La même brochure indique que la compagnie dessert également l'Amérique du Nord.

M. Taylor: Y en a-t-il d'autres?

M. Thomasson: Oui, il y a effectivement d'autres bateaux étrangers sur les Grands Lacs. Nous nous apercevons régulièrement que l'on fait appel à leurs services, et parfois même pour faire du transport entre deux ports canadiens. C'est à ce moment-là que l'on peut entendre parler de nous dans la presse, en termes parfois très déplaisants.

M. Taylor: L'équipage, les marins de ces bateaux sont-ils toujours sous-payés, en comparaison des normes canadiennes?

M. Thomasson: La plupart du temps, oui. Il y a un organisme qui s'appelle l'ITF, *International Trade Federation*, que l'on pourrait comparer, dans l'ordre des syndicats de marins, au Congrès du travail du Canada ou à l'AFL. Cet organisme fait rédiger des contrats en bonne et due forme par l'OIT. La plupart de ces bateaux, et tout spécialement ceux qui viennent des Philippines, ou de pays comme les Philippines, ont deux contrats à bord: celui qu'exige l'ITF d'une part, et l'autre, le véritable contrat. Et bien souvent, selon le pays d'origine, les marins n'osent pas se plaindre.

M. Taylor: Est-ce qu'il arrive donc qu'ils chargent sur les Grands Lacs pour décharger également sur les Grands Lacs?

M. Thomasson: Oui. Ils sont effectivement autorisés à charger au Canada, ou à décharger au Canada, et ensuite à se rendre aux États-Unis. Mais ils n'ont pas le droit, à moins d'une autorisation spéciale, de faire du cabotage . . .

M. Taylor: C'est ce que je voulais savoir.

M. Thomasson: . . . d'un port canadien à l'autre.

M. Taylor: Mais ils peuvent aller des États-Unis au Canada, ou *vice-versa*?

M. Thomasson: Oui. C'est en fait international . . .

M. Taylor: Et s'ils obtiennent le contrat, c'est qu'ils offrent des tarifs beaucoup plus intéressants que leurs homologues canadiens ou américains.

M. Thomasson: Je ne vois effectivement que cette raison-là.

M. Taylor: Et cela provoquerait-il un tollé parmi ceux qui leur donnent du travail, si l'on interdisait l'accès des lacs aux bateaux étrangers?

M. Thomasson: Oui, car c'est une pratique courante. Voilà pourquoi les flottes de haute mer . . .

M. Taylor: Ceux qui leur confient leur cargaison veulent donc absolument faire appel aux services de ces bateaux étrangers?

M. Thomasson: Absolument. Ce sont d'ailleurs les mêmes, comme je le disais, qui sont très montés contre l'idée d'une flotte canadienne de haute mer.

[Texte]

Mr. Taylor: I always think it is unfair to our workmen, when a company of any kind is competing against a Canadian or American company, to pay what we might call starvation wages, wages not acceptable in this country.

• 1015

But how do you overcome that? Should there be a charge on ships coming in that are underpaying their workmen? How do you do it?

Mr. Thomasson: Needless to say, we have given it a lot of thought. At one time we attempted to organize them, and what we succeeded in doing is this. In one case we have the ship. I think it is still tied up in Montreal. The back wages are in escrow in a bank down in Montreal. I think it came to \$150,000. That is a lot of wages at 20¢ an hour, and the fellows were afraid to go home; they wanted to stay here. So whatever happened to them when they went home... We just had to give up on it.

I do not know what the answer is to that. I guess the free world should be taking a harder look at it—that is, the ILO, the United Nations, etc.—because some of them live in terrible conditions. When I say terrible conditions, that is an understatement.

Mr. Taylor: Is there anything in this bill to deal with that problem?

Mr. Thomasson: No, not with foreign ships. If they come up here and their certificates and whatever say they are okay, they are okay, unless we can find something wrong, which we have done from time to time when it is reported to us. We report it to the Canadian Coast Guard.

Mr. Taylor: There is one other aspect of the foreign ships I would like...

The Chairman: I am sorry, Mr. Taylor, your time is up.

Mr. Taylor: I am sorry. Okay, thank you.

The Chairman: I will go now to Mr. Angus for five minutes. Then I have Mr. Forrestall, and that will complete the questioning.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Thomasson: I want to deal for a moment with the minimum tonnage question. You indicated that you felt the minimum tonnage, as indicated in the bill, is too high for some instances. Can you give us a couple of examples where you think the tonnage should be lower and why? What kind of answer can you give us? How can we deal with that situation?

Mr. Thomasson: It is hard to do without sounding as if I am contradicting myself, but as for the vessel being required to have certain equipment aboard it, in some situations it is ridiculous. The wheelhouse is there and the engine room is

[Traduction]

M. Taylor: Voilà donc des compagnies qui font concurrence à nos compagnies canadiennes ou américaines, et qui paient des salaires de misère à leurs employés, des salaires qui ne seraient pas tolérés au Canada, et nos marins en sont donc effectivement les victimes.

Que faut-il faire pour régler ce problème-là? Faudrait-il imposer des frais aux bateaux qui paient un salaire insuffisant à leurs travailleurs? Comment faudrait-il s'y prendre?

M. Thomasson: En fait, nous y avons beaucoup réfléchi. À un moment donné, nous avons essayé de les syndiquer, mais voilà ce que nous avons réussi à faire: dans un cas, nous avons le bateau qui, si je ne m'abuse, est encore amarré à Montréal. L'arriéré de salaires est détenu par fidéicommis dans une banque à Montréal. Il s'agit de 150,000\$, je crois. À raison de 20c. l'heure, il en faut des heures pour une somme aussi importante; d'ailleurs, les types en question avaient peur de retourner chez eux; ils voulaient rester ici. Je ne sais pas ce qui leur est arrivé lorsqu'ils sont retournés chez eux... Nous avons dû abandonner l'affaire.

En toute sincérité, je n'ai pas de solution à ce problème. Je suppose que les pays démocratiques devraient examiner en profondeur la situation—c'est-à-dire, l'Organisation internationale du travail, les Nations Unies, etc.—parce que dans certains pays, ils vivent dans des conditions épouvantables. Et quand je dis «épouvantables», en fait, le terme est faible.

M. Taylor: Ce projet de loi contient-il une disposition qui permettrait de régler ce problème?

M. Thomasson: Non, pas en ce qui concerne les bateaux étrangers. S'ils arrivent ici avec les certificats appropriés, nous ne pouvons rien faire, à moins de pouvoir trouver une irrégularité. Lorsque nous en trouvons, nous les signalons à la Garde côtière canadienne.

M. Taylor: Il y a un autre aspect de cette question des bateaux étrangers que je voudrais soulever...

Le président: Je suis désolé, monsieur Taylor, mais votre temps est épuisé.

M. Taylor: Je suis désolé. Bon, merci.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Angus pour cinq minutes. Ensuite, ce sera le tour de M. Forrestall, et cela mettra fin à la période des questions.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Thomasson, je voudrais revenir sur la question du tonnage minimum. Vous avez indiqué que d'après vous, le tonnage minimum prescrit par le projet de loi est trop élevé dans certaines circonstances. Pourriez-vous nous donner quelques exemples du genre de situations où le tonnage devrait être inférieur en nous expliquant pourquoi? Comment pouvez-vous nous aider à solutionner ce problème?

M. Thomasson: Ce sera difficile, sans avoir l'air de me contredire, mais pour ce qui est des appareils ou de l'équipement qu'il faut avoir à bord, les exigences sont parfaitement ridicules dans certains cas. La timonerie est là, ainsi que la

[Text]

there, and they say you have to have radio equipment there and you have to have it there. If you put on all this stuff, you would not have room for anything else.

But I am afraid that if they do not come under the bill, as I mentioned before, survival equipment, survival suits, rules that apply to life-saving gear, facilities that would be available to a larger vessel, inspections and that kind of thing just might not apply to that vessel, and therefore the seaman would not have the same protection as he would on a larger vessel. That is our fear.

Mr. Angus: Is there a need to differentiate between a vessel of less than 500 tonnes that is operating on, say, Lake Superior or Lake Ontario and a vessel that is servicing some of the oil rigs on the east coast?

Mr. Thomasson: Lake Superior can get pretty mean in itself. If you want to take a different situation with something that is not going far out from the coast, those little vessels that service those rigs never stop rolling. They are always in rough waters and they are always trying to tie up to a rig, and sometimes it is practically impossible. Yes, there would be a difference, but if you differentiate between one... I recall rules that used to say certain vessels were required to have lifebelts for only 80% of the people. If you are not among that other 20%, you can forget it, or if you happen to be a crew of 80-year-olds. It is easy to say you are close to shore and you can swim, but if you are 80 years old you cannot swim.

Mr. Angus: Another part of the bill deals with the question...

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have a point of order just for a minute, please. Mr. Thomasson, I do not know whether or not anybody else might be left with this impression, but I think you should be explicit in saying it does not exist now that you have to carry life preservers for only...

• 1020

Mr. Thomasson: No.

Mr. Johnson: —just in case anybody might have a misconception.

Mr. Thomasson: No, I thought I made that clear.

The Chairman: Excuse me. In fairness to the witness, he said there was a time; the implication being that time no longer exists.

Mr. Thomasson: That is quite true.

Mr. Angus: Part of the bill deals with the whole licensing process and the tickets for various levels. How do your members go about getting to the point of being able to write their ticket? What is there for them to develop the skills? Is it on-the-job training? Is it some kind of government-run educational facility? What is it? What is there that gets them to that point?

[Translation]

salle des machines, mais d'après eux, il faut une radio et tout le reste. S'il faut installer tout cela dans le bateau, il n'y aura pas de place pour autre chose.

Mais comme je vous l'ai déjà mentionné, si le projet de loi ne rend pas obligatoire la présence à bord de matériel de survie, comme les combinaisons ou d'autres installations qui seraient disponibles sur un plus grand bateau, ou encore la mise en application de certaines règles s'appliquant au matériel de sauvetage et aux inspections, etc., je crains que les marins n'aient pas la même protection qu'ils auraient sur un plus grand bateau. Voilà ce que nous craignons.

Mr. Angus: Faudrait-il distinguer entre les bateaux jaugeant moins de 500 tonneaux et qui naviguent sur le lac Supérieur ou le lac Ontario, par exemple, et ceux qui approvisionnent certaines plates-formes sur la côte est?

Mr. Thomasson: Les eaux du lac Supérieur sont loin d'être calmes par moments. Si vous voulez parler des bateaux qui ne s'éloignent pas trop de la côte, eh bien, ces petits bateaux qui approvisionnent les plates-formes ne cessent jamais de rouler. Ils naviguent constamment dans des eaux agitées et ils doivent souvent s'amarrer à une plate-forme de forage, ce qui parfois est pratiquement impossible. C'est sûr qu'il y a une différence, mais si vous voulez faire une distinction entre les deux... Je me souviens d'une règle selon laquelle certains bateaux devaient avoir des vestes de sauvetage pour 80 p. 100 de l'équipe seulement. Si vous faites partie des autres 20 p. 100, eh bien, tant pis; il en va de même si votre équipage comprend beaucoup d'octogénaires. C'est bien beau de dire que le bateau n'est peut-être pas très éloigné de la côte et que, de toute façon, tout le monde sait nager, mais si vous avez 80 ans, vous n'êtes pas en mesure de nager.

Mr. Angus: Une autre partie du projet de loi traite de la question...

Mr. Johnson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Monsieur Thomasson, pour éviter que les gens aient l'impression erronée que cette règle existe encore, il faudrait peut-être que vous précisiez que les exigences ne sont plus les mêmes en ce qui concerne le nombre de vestes de sauvetage...

Mr. Thomasson: Non, c'est exact.

Mr. Johnson: ... juste au cas où quelqu'un aurait mal compris.

Mr. Thomasson: Désolé, je pensais que c'était clair.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre. À la décharge du témoin, il a bien dit qu'il s'agissait d'une ancienne règle; c'était donc sous-entendu que cette règle n'existait plus.

Mr. Thomasson: Justement.

Mr. Angus: Une partie du projet de loi traite du procédé d'obtention des certificats et des différents grades possibles. Vos membres que doivent-ils faire pour obtenir ces grades? Que peuvent-ils faire pour acquérir ces compétences? Est-ce qu'ils sont obligés d'apprendre le travail sur le tas? Ou existe-t-il une école spéciale, dirigée par le gouvernement, à cette fin? Dans l'affirmative, de quelle école s'agit-il?

[Texte]

Mr. Thomasson: If you are talking about writing a licence—that kind of ticket—whatever skills they pick up aboard ship—our members now; this is as opposed to the cadet course . . . But that does not really hold true now, because the work done in an engine room now really does not train them for their ticket. But if you are talking about tickets that apply to ABs and OSs—Able-Bodied Seamen, Ordinary Seamen—and that kind of thing, certificates are not required by regulation now, but undoubtedly will be. We need a letter of compliance if we go to another country, saying this man has been an AB or a Wheelsman or whatever for this many years . . . or this cook.

We have a school in Morrisburg that we put together, and it is a good school. We now teach MED there—Seafarers' International Union—and we did it because we bugged the government for 10 years to put some kind of school in. There were lots of schools to train officers and engineers, but none to train unlicensed people. That is what we attempted to do. Then we ran into that recession a few years ago. Money got tight and we had to cut some of our activities, some of our courses, and we now only do MED.

Mr. Forrestall: Mr. Angus has touched on an area of some concern to me, and that is the standards of training and the certification of watchkeepers. I would like to ask the witness if he would just carry on with his response to Mr. Angus and very briefly tell us something about the school at Morrisburg and what he might hope its future would hold. I ask that against the content of Bill C-75, which addresses the question of upgrading and training of seafarers here in Canada.

Mr. Thomasson: The future right now for our school is not too bright. We were very proud of this school when we put it together. We did not take any tax dollars. We did not take any of the money. It was the first time, to my knowledge, that management and labour had co-operated in such a training school. We did this through our collective agreement. There is a per-man compensation for this school.

But when we had the recession and half the ships were not sailing, that meant half our income. We had a fairly large budget. We approached the government then—we thought, well, are we trying to do a job here, or is our pride going to get in the way—for a training tank, for example, where you train with life rafts and survival suits, a fire-fighting facility so we could do the MED, to train not only our own people, but officers and engineers. The money was committed. Then some political thing happened—I think it was in Newfoundland—and we did not get the money. So we had a vessel that was to be used for some other kind of training, and we converted it to this MED training for fire-fighting, and it is now considered

[Traduction]

M. Thomasson: Si vous parlez des brevets, eh bien, tout ce qu'ils apprennent à bord du bateau—je parle de nos membres, pas de ce qu'on peut apprendre dans le cadre d'un cours destiné aux cadets . . . mais en fait, ce n'est même plus vrai, car le travail qu'on fait dans la salle des machines ne leur donne pas la formation qu'il faut pour obtenir un grade. Mais si vous parlez des certificats de matelot, de matelot léger, etc., à l'heure actuelle, les règlements n'exigent pas l'obtention d'un certificat, mais cela va probablement venir. Nous avons besoin d'une lettre de conformité qui atteste que telle ou telle personne fait tel travail—matelot, timonier, coq—depuis tant d'années, si nous nous adressons à un autre pays.

Nous avons une école à Morrisburg que nous avons établie nous-mêmes, et c'est une excellente école. Maintenant nous—c'est-à-dire le Syndicat international des gens de mer—enseignons les fonctions d'urgence en mer, et si nous avons voulu établir cette école, c'est que nous ne voulions plus attendre que le gouvernement le fasse, étant donné que nous attendions des mesures en ce sens depuis dix ans. Il y avait beaucoup d'écoles visant à former les officiers et les officiers mécaniciens, mais aucune pour former les gens sans brevet. Voilà donc la lacune que nous avons voulu combler. Mais au moment de la récession, il y a quelques années, nous n'avions plus autant de fonds et nous avons été obligés d'éliminer certains de nos cours. Maintenant, nous n'enseignons plus que les fonctions d'urgence en mer.

M. Forrestall: M. Angus a soulevé une question qui m'intéresse tout particulièrement, à savoir les normes qui s'appliquent à la formation et à l'obtention d'un certificat d'officier de pont. Je voudrais que le témoin continue la réponse qu'il avait commencé à donner à M. Angus en nous donnant quelques renseignements sur l'école de Morrisburg et le sort qui l'attend d'après lui. Je vous pose cette question en tenant compte des dispositions du projet de loi C-75, qui traite de la question d'une meilleure formation des marins au Canada.

M. Thomasson: En ce moment, l'avenir de cette école n'est pas très brillant. Nous avons été très fiers de pouvoir établir cette école, et nous l'avons fait sans accepter d'argent de qui que ce soit. Que je sache, c'était la première fois qu'une école de formation de ce genre avait été établie grâce à une collaboration syndicale-patronale. Nous l'avons fait par le biais de notre convention collective, qui accorde une compensation à chaque marin formé dans cette école.

Mais pendant la récession, lorsque la moitié de nos bateaux restait à quai, nous n'avions plus que la moitié de nos revenus ordinaires. Notre budget était d'ailleurs assez important. À ce moment-là, nous avons approché le gouvernement—nous nous sommes dit à l'époque qu'il ne fallait pas que notre orgueil nous empêche de faire le travail—pour l'établissement d'un bassin de formation spécial pour l'utilisation des radeaux et des combinaisons de sauvetage, ou encore une installation équipée pour enseigner les techniques de lutte contre les incendies. Nous voulions enseigner les fonctions d'urgence en mer, non seulement à nos propres gens, mais aux officiers et aux officiers mécaniciens. On nous a promis l'argent. Et ensuite, quelque chose est arrivée—à Terre-Neuve, je crois—et

[Text]

by Coast Guard people and others to be the best facility in the country.

We do a very good job on MED. We do the best job in the country, as a matter of fact. But if we are going to go on, we have this facility there that is not doing what it is supposed to do. We should be training people for their certificates—cooks, ABs, OSs—and we are not doing it. It is going to waste. We think the federal government should help the companies out in some way, by putting some funds in, because they just cannot do it any longer with the economic situation they face out there.

• 1025

Mr. Forrestall: How are we going to recertify Canadian seamen, as the law will require, if we do not in fact have . . . ?

Mr. Thomasson: We will not. Now, I hear from people in the educated Department of Transport that we have too many facilities, that we have a whole lot of space that is not being used. One facility that I know of down in MacEachenland, nobody wants to go to because it is out in the boondocks. So you can scratch that one. We have got another one up there, Georgian College. The only reason it is alive right now is because of the marine course for cadets. Otherwise it would also go into the dumper. We have a facility there that could be used. Now, there are no facilities that I know of to train unlicensed seamen. MED is another thing. You have that thing at Port Colborne which is being kept alive by blood transfusions or something, because it needs repair and nobody will put any money into it. Niagara College has just pulled out of it. I understand Georgian College is now going to operate it, which makes absolutely no sense because it is in the Niagara region. But they will. We are there, we are ready, so give us the money.

The Chairman: Thank you. That . . .

Mr. Forrestall: Mr. Thomasson, just one short . . .

The Chairman: One quick supplementary, please.

Mr. Forrestall: I just simply wanted to correct Mr. Thomasson, our witness, Mr. Chairman. Port Hawkesbury may be remote but it is not in the boondocks . . .

Mr. Thomasson: Sorry.

Mr. Forrestall:—and it is no place for the . . .

Mr. Thomasson: My apologies. If I have offended anyone, my sincere apologies.

Mr. Forrestall: I just wanted to say I am one of those who take great pride in the establishment of the school at Morris-

[Translation]

nous ne l'avons jamais reçu. Comme nous avions déjà un bateau qui devait servir à un autre genre de formation, nous l'avons converti pour qu'il puisse servir au cours sur les fonctions d'urgence en mer et les techniques de lutte contre les incendies, et il est maintenant considéré par la Garde côtière et d'autres comme la meilleure installation au pays.

Notre cours de FUM est excellent. En fait, c'est le meilleur du genre dans tout le Canada. Mais si nous voulons continuer, il faudrait voir à équiper notre installation. Nous devrions avoir la possibilité de former des gens qui veulent obtenir des certificats de matelot, de maître-coq, etc., et nous ne pouvons le faire en ce moment. Le gouvernement fédéral devrait accorder une aide financière à ces sociétés, parce qu'elles ne peuvent plus s'en sortir toutes seules.

M. Forrestall: Comment allons-nous pouvoir délivrer un autre certificat ou brevet aux marins canadiens, comme l'exige la loi, si nous n'avons pas . . . ?

M. Thomasson: Nous ne pourrions pas le faire. Par contre, j'ai appris que selon certains fonctionnaires plus ou moins bien informés du ministère des Transports, nous aurions trop d'équipements et un grand nombre d'entre eux seraient inutilisés. Or, je peux vous donner l'exemple du Cap-Breton, naguère le fief de M. MacEachen, où personne ne veut aller parce que c'est en pleine brousse. Donc, on peut déjà faire une croix dessus. Il y en a un autre, le Georgian College, qui ne survit que grâce aux cours dispensés aux cadets. Sans cela, il y a longtemps que ce collège aurait été abandonné. C'est un établissement qu'on pourrait utiliser. Par contre, il n'y a rien, que je sache, pour former les marins sans permis. L'urgence en mer est une autre chose. Quand à Port Colborne, il ne survit que grâce à des transfusions, car personne ne veut investir l'argent nécessaire à sa rénovation. Le Niagara College ne s'en occupe plus, et j'ai entendu dire que le Georgian College allait prendre la relève, ce qui me paraît tout à fait insensé étant donné qu'il se trouve dans la région de Niagara. Mais nous sommes prêts, alors donnez-nous l'argent nécessaire.

Le président: Merci.

M. Forrestall: Monsieur Thomasson, j'aimerais simplement . . .

Le président: Vous n'avez droit qu'à une brève question supplémentaire.

M. Forrestall: Je voulais simplement dire que Port Hawkesbury est peut-être éloigné, mais il n'est certainement pas en pleine brousse comme l'a dit M. Thomasson.

M. Thomasson: Je m'excuse.

M. Forrestall: . . . et ce n'est certainement pas l'endroit pour . . .

M. Thomasson: Je présente toutes mes excuses à ceux que j'ai pu blesser.

M. Forrestall: Je voulais simplement dire que je suis très fier de l'école de Morrisburg et que j'espère qu'elle continuera à faire partie de nos institutions canadiennes.

[Texte]

burg. In the Canadian fabric, I hope we can find a continuing, ongoing future for that institution.

Mr. Thomasson: I sincerely hope so.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thomasson, for coming today to present your views on Bill C-75. On behalf of the committee, I would like to thank you very kindly.

Mr. Thomasson: I thank you for hearing me.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, just on a point of clarification.

The Chairman: Our next witnesses . . .

Mr. Johnson: Could I make a point of clarification before the next witness comes on? Mr. Thomasson may not be aware of it but at the marine college in St. John's, Newfoundland, we have a nautical science course in which a high school graduate can enrol and he can go right through from learning basic seamanship until he gets his own one or his extra masters training at that particular facility. He can learn it all from A to Z.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Johnson. Thank you. I am sorry, our time is up for Mr. Thomasson.

Our next witnesses, which are grouped together, represent the corporations of Algoma Steel, Dofasco and Stelco. Appearing for Stelco will be Mr. W.H. Sheffield; for Dofasco, Mr. McAllinster; and for Algoma Steel, Mr. J.P. Foley.

Gentlemen, I welcome you to our committee hearings this morning on Bill C-75. If you will kindly identify yourselves, those reporting the minutes of the meeting will have your names in the right place in the printed record.

Mr. W.H. Sheffield (Transportation Manager, Stelco Inc.): I am Bill Sheffield from Stelco.

The Chairman: Thank you, Mr. Sheffield.

Mr. Sheffield: I would like to add one thing. We have one additional witness we forgot to register. Bob Ballentyne is also from Stelco.

Mr. John McAllinster (Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco Inc.): John McAllinster, Dofasco.

The Chairman: Thank you.

Mr. J.P. Foley (General Manager, Traffic, Algoma Steel Corporation Ltd.): Jim Foley, Algoma Steel.

The Chairman: And Mr. Ballentyne?

Mr. Bob Ballentyne (Manager, Public Relations, Stelco Inc.): That is right. Bob Ballentyne, Stelco.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. You have five minutes to present, shall we say, the kernel of your argument and then we will go directly into questioning.

Mr. Sheffield: Okay. Five minutes is a short period of time. Let me just tell you that initially when we heard about clause

[Traduction]

M. Thomasson: Je l'espère aussi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thomasson, d'être venu nous dire ce que vous pensez du Bill C-75. Au nom du Comité, je vous en suis très reconnaissant.

M. Thomasson: Merci de m'avoir écouté.

M. Johnson: Monsieur le président, j'aimerais avoir une petite explication.

Le président: Nos témoins suivants . . .

M. Johnson: J'aimerais apporter une petite précision avant que nous ne passions aux témoins suivants. M. Thomasson l'ignore peut-être, mais au collège naval de St. John's, à Terre Neuve, nous offrons un cours de science nautique grâce auquel un élève ayant terminé ses études secondaires peut apprendre le B.A.-ba de la marine avant d'acquérir une formation plus spécialisée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnson. Je suis désolé, mais le temps qui vous était consacré, monsieur Thomasson, est écoulé.

Nous accueillons maintenant, tous ensemble, les représentants des sociétés Algoma Steel, Dofasco et Stelco. M. W.H. Sheffield représente Stelco, M. McAllinster, Dofasco, et M. J.P. Foley, Algoma Steel.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue ce matin. Je vais vous demander de vous présenter afin qu'il n'y ait pas de confusion entre les noms lors de la transcription de nos délibérations.

M. W.H. Sheffield (directeur des transports, Stelco Inc.): Je m'appelle Bill Sheffield et je représente Stelco.

Le président: Merci, monsieur Sheffield.

M. Sheffield: Je suis accompagné d'un autre représentant de Stelco, Bob Ballentyne, dont nous avons oublié d'inscrire le nom.

M. John McAllinster (Service d'achats, matières premières et transport, Dofasco Inc.): Je m'appelle John McAllinster, et je représente Dofasco.

Le président: Merci.

M. J.P. Foley (directeur-général, Transports, Algoma Steel Corporation Limited): Je m'appelle Jim Foley et je représente Algoma Steel.

Le président: Et monsieur Ballentyne?

M. Bob Ballentyne (directeur des relations publiques, Stelco Inc.): C'est exact, je m'appelle Bob Ballentyne et je représente Stelco.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Vous avez cinq minutes pour présenter l'essentiel de vos arguments, après quoi nous passerons directement aux questions.

M. Sheffield: Nous n'avons donc pas beaucoup de temps. Je vais commencer par vous dire que la première fois que nous en

[Text]

4, we were quite concerned because of its open-endedness. Being captive to the seaway system, we could see ourselves being a captive source of revenue.

• 1030

We already pay into the seaway navigation system about \$10 million in tolls and various other things. We are concerned about cross-subsidization being a captive end of the system. We agree with deficit reduction, but we have a concern if it is just transferred to a captive industry segment. When we try to review the Coast Guard, we have a hard time identifying those services we believe we need.

When you really get down to it, we have two big problems. One is the viability of our own industry and its ability to take on additional costs, which at this time, with the chronic oversupply of steel in the world, is not a high chance; we have most of our recovery through cost reductions instead of price increases. Our big overall concern is to do with the seaway system itself, upon which we depend, and its lessened competitiveness.

Obviously you can tell from this that our remarks are going to be defined basically in the Great Lakes-St. Lawrence region, although some of the ideas may apply elsewhere.

We listened to the Minister speak to this committee, and we are now convinced that some of the open-endedness and concerns we had about clause 4 will be corrected. We also realize we have not a hope in hell in getting you to pull it out, so we would like to suggest a number of things to get at the problem of the marine deficit for the Great Lakes-St. Lawrence system, starting with what we believe is necessary in an amended clause 4.

The Minister, when he was here, enunciated a whole list of principles, including a relationship between what the charges would be and what the services are, that there would not be a cross-subsidization for public interest items such as having west coast operators or the steel industry pay for Arctic sovereignty or keeping Churchill open or the like. He talked about having consultation, having an appeal system. There is a whole list of them; I think there are eight or nine.

We would like to add a couple to that, one being that services charged for are actually related to the actual service needs of the vessel that uses them. In other words, do not have someone else define for you what those services will be and what the level of cost will be. And secondly, the viability of the industry paying the charges has to be part of the consideration. Those things we believe should be enshrined in the legislation for those who follow and those who do the implementation of

[Translation]

avons entendu parlé, l'article 4 nous a beaucoup inquiétés en raison de son caractère plutôt flou. Étant tributaires du système de la Voie maritime, nous craignons de devenir une source captive de revenus.

Nous versions déjà à l'administration de la Voie maritime environ 10 millions de dollars en droits et autres charges. La question de l'interfinancement nous préoccupe car nous sommes une clientèle captive du système. Certes, il faut réduire le déficit, mais il ne faut pas que ce fardeau soit relégué aux entreprises qui sont tributaires de ce système. Lorsque nous réexaminons les services de la Garde côtière, nous avons beaucoup de mal à déterminer ceux dont nous avons vraiment besoin.

En fin de compte, nous avons deux gros problèmes. Le premier est celui de la viabilité de notre propre secteur industriel et de sa capacité d'absorber des coûts supplémentaires, ce qui est peu probable à l'heure actuelle étant donné les excédents chroniques d'acier dans le monde. Jusqu'à présent, nous avons réussi à nous en sortir grâce à des réductions de coûts et non à des augmentations de prix. Par conséquent, ce qui nous inquiète le plus, c'est le système de la Voie maritime dont nous sommes tributaires et de sa moins grande compétitivité.

Comme vous pouvez vous en douter, nos observations seront circonscrites à la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, même si certaines de nos suggestions peuvent s'appliquer ailleurs.

Nous avons écouté le discours que le Ministre a prononcé devant votre Comité et nous sommes maintenant convaincus qu'on remédiera au caractère flou de certaines dispositions de l'article 4. Nous nous rendons bien compte que nous n'avons aucune chance de vous convaincre de supprimer cet article, et par conséquent, nous aimerions vous faire une série de suggestions qui, à notre avis, permettraient d'éponger le déficit du système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, à commencer par la modification de l'article 4 qui nous semble à notre avis absolument nécessaire.

Lorsqu'il a comparu devant votre Comité, le Ministre a énuméré toute une liste de principes portant notamment sur la relation existant entre les droits imposés et les services fournis; il a également garanti qu'il n'y aurait pas d'interfinancement pour des services d'intérêt public, comme le financement, par les exploitants de la côte ouest ou les aciéries, des services de surveillance de l'Arctique et des services permettant de garder ouvert le port de Churchill. Il a parlé de consultation, de système d'appel, et si je me souviens bien, il a énuméré huit ou neuf principes de ce genre.

Nous aimerions en ajouter quelques-uns, notamment que les services facturés devraient correspondre à ceux dont a réellement besoin le navire qui les utilise. En d'autres termes, il ne faut pas que quelqu'un définisse à votre place quels seront la nature et le coût de ces services. Deuxièmement, il faut tenir compte de la capacité du secteur industriel en question de payer ces droits. Il faut que tout cela soit consacré dans le projet de loi afin qu'il n'y ait pas de malentendu de la part des

[Texte]

regulations to understand. We feel very uncomfortable with any bill or any legislation that would be open-ended for some future government to reinterpret.

Also with clause 4, we are willing to go as far as to say that we think on those costs that we call assignable—in other words, where there is a direct relationship and the user has a choice of whether or not to use those services—a nominal charge is all right. Those services would really only include, as we can think of them, ice-breaking, escort services, and dredging on an as-requested basis. The charges we believe should be nominal so that we will deter abuse. As the Minister says, when something is free there is a better chance it will be abused. So we agree with that, but it has to be low enough so that those who actually need the service are not going to be kept from using it.

Now let us turn to some other alternatives besides clause 4. There are really two things that we think bear effort. One is regional effort to have a user-assisted zero-based budgeting of Coast Guard and other marine services. User-assisted means we think we can help identify what is not necessary. Coast Guard and other marine services means we think the issue should be a lot more than the Coast Guard; it should include pilots, it should include harbour dues, it should include all the other kinds of tolls and charges that are involved in the system.

So we believe that if we sit down for the Coast Guard we have a pretty good chance of identifying some of the things we have as over-use. A couple of examples that we can think of, just to give you an idea: the vessel traffic management system, which is sort of like the air traffic control system, we think is a little overdone; ice-breaking itself, when we open and close the season, if we do not need the cargo—and when I say we, I am talking about the base users of the system—if we do not need cargo in a rush, it is silly to open the seaway for some traditional date and spend a whole bunch of taxpayers' money just to say that the seaway is open. The pilotage itself is another area where we think there is duplication. There are a number of things like that, which we would like to review with all the people who are involved.

We do some of this with the seaway already. Users meet with the seaway twice a year and address the capital programs that are coming and the closing and opening of navigation, those kinds of things.

The last thing we would like you to think about is the idea of selling the seaway. The decline in the seaway has been really dramatic, and this past year is even worse.

• 1035

We as the base users recognize this as really our asset. If we do not sell it, we are going to get a larger and larger burden to help pay for what is there. So we think we need a user-assisted marketing system to work with the seaway people to try to get more business on the seaway.

[Traduction]

gouvernements futurs et de ceux qui sont chargés de l'application des règlements. En effet, nous ne pouvons accepter un projet de loi qui, de par son manque de précision, pourrait être interprété différemment par un autre gouvernement.

Toujours au sujet de l'article 4, nous sommes prêts à approuver le principe d'un droit minime pour les coûts que nous qualifions d'imputables, c'est-à-dire lorsqu'il y a une relation directe et que l'utilisateur n'est pas obligé d'utiliser les services en question. À notre avis, ces services ne comprendraient que les opérations de brise-glace, les escortes de navires et le dragage, et à condition que l'utilisateur en fasse la demande. Ces droits devraient être minimes, afin d'éviter tout abus. Comme l'a dit le Ministre, lorsqu'un service est gratuit, on a tendance à en abuser. Nous sommes d'accord avec lui là-dessus, mais il faut que ce droit reste minime afin que ceux qui ont vraiment besoin du service en question ne soient pas empêchés d'y avoir recours.

Passons maintenant aux options qu'on pourrait envisager à l'article 4. Il y a deux choses qui en valent vraiment la peine, l'une est d'avoir, pour les services de la Garde côtière et les autres services de navigation, un budget à base zéro et alimenté en partie par les droits versés par les usagers. Si nous disons «alimenté en partie», c'est parce que nous pensons pouvoir contribuer à déterminer les services qui ne sont pas nécessaires. De plus, nous ne nous limitons pas au service de la Garde côtière, mais nous incluons tous les autres services de navigation, notamment les pilotes, les frais de port et tous les autres droits qu'impose le système.

Nous sommes sûrs qu'en collaboration avec la garde côtière, nous pourrions répercuter un certain nombre de services qui font double emploi. Permettez-moi de vous donner quelques exemples. Le système de gestion du trafic des navires, qui ressemble un peu au système de contrôle du trafic aérien, est à notre avis un peu trop complexe; quant au service de brise-glace, il nous semble ridicule d'ouvrir la Voie maritime à une date traditionnelle, et ce, à grands frais, lorsque les usagers principaux du système n'ont pas de cargaison urgente. Il y a également beaucoup de chevauchements dans les services de pilotage. Voilà donc toutes sortes d'exemples qui vous montrent pourquoi nous aimerions en discuter avec les intéressés.

Nous le faisons déjà un peu avec la Voie maritime. Les usagers se rencontrent deux fois par an et examinent les programmes d'investissements futurs, les dates de fermeture et d'ouverture à la navigation, etc.

Nous ne voudrions surtout pas que vous vendiez le système de la Voie maritime. Son déclin est très inquiétant, surtout l'année dernière.

En tant qu'utilisateurs principaux de ce système, nous le considérons comme un atout important. Si nous ne le vendons pas, ce système va devenir un fardeau financier de plus en plus lourd, et c'est la raison pour laquelle nous estimons qu'il nous faut un système dont le budget serait en partie alimenté par les droits versés par les usagers et qu'il nous faut également

[Text]

Let me give you some examples of the kinds of things we think we can do or help do. For example, the steel industry knows very well the ore industry, which is one of the major components of commodities on the seaway, needs more ore coming up-bound—when I say up-bound, I mean coming from the Quebec-Labrador area up as a backhaul for grain. We think we can help try to entice that kind of thing to happen. We cannot expect the seaway or the Coast Guard to suddenly become all-knowledgeable marketing instruments. We think the people who are already in those businesses who have something at stake in the system should be helping.

Let me give you another example. We believe the approach of incremental pricing may work. When we talk about incremental pricing, we are talking about a seat-sale philosophy. Being a businessman, or for that matter those of you who do not stay over Saturday night, it is often annoying to be on an airplane and paying full fare and knowing someone beside you is paying half fare. But you also know that if the person beside you is not there paying half fare you are going to pay 20% more, because somebody has to fill the seat.

For an example, let us take ore again, recognizing that there is more grain going down-river than there is ore coming up-river. If the users agree to pay what they are now paying for their current volumes, there is no loss of revenue to the seaway system. If we then have an incremental pricing system—in other words, say half price for any new business, whether it be an existing user or a new user—we might get more people on the system. By doing that, if you get no new volume you do not lose any money; but if you get new volume, obviously we are helping the system. In effect, what we are saying is the users would be subsidizing some new people in the system.

The final thing I would like to say about the marketing, which probably we should have been saying while there was a lot of heat going on in the press about the seaway system, is that the users who depend on it day by day have faith in it and depend on it. We are not sensitive enough to stand up and say so at the right times, but we believe the best references for the seaway are the people who use it and depend on it. So that is another area where we think we can help entice new users, by putting some credibility in the system.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sheffield. We will now go to the questioning of the witnesses. The first on my list is Mr. Tobin, 10 minutes please.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I might say at the outset that I am a little surprised to see the witnesses essentially take the position that clause 4 is a fact of life and now let us see how it can be imposed in a way that will make it most acceptable to us, the witnesses sitting at the table, when so many others who have come before the committee or have

[Translation]

étudier avec les responsables les différentes possibilités d'augmenter le trafic sur la Voie maritime.

Permettez-moi de vous donner des exemples du genre de chose que nous pourrions faire ou contribuer à faire. Par exemple, nous savons parfaitement que les sociétés d'extraction des minerais, lesquels sont l'un des principaux produits acheminés par la Voie maritime, ont besoin de faire transporter davantage de minerai du Québec-Labrador vers l'ouest, en retour lège des céréales. Or, nous pourrions les encourager à faire ce genre de chose. Les responsables de la Voie maritime ou de la garde côtière ne peuvent pas, du jour au lendemain, connaître toutes les techniques de commercialisation. Nous qui sommes déjà en affaire, nous pourrions donc leur apporter notre contribution dans ce domaine.

Je vais vous donner un autre exemple. À notre avis, le principe du prix marginal pourrait fonctionner. Ce principe revient à la formule des soldes de places dans les avions. J'ai l'occasion de voyager souvent, comme d'ailleurs ceux d'entre vous qui ne restent pas à Ottawa le weekend, et je n'aime pas beaucoup constater que mon voisin dans l'avion paie demi-tarif alors que moi je paie plein tarif. Cependant, je sais également que s'il ne payait pas demi-tarif, il faudrait moi que je paie 20 p. 100 de plus, car il faut bien que quelqu'un occupe la place.

Reprenons l'exemple du minerai. Les quantités de céréales qui descendent le fleuve sont plus importantes que les quantités de minerai qui le remontent. Si les usagers s'entendaient pour payer ce qu'ils paient en ce moment pour les quantités actuelles, l'administration du système n'aurait pas de manque à gagner. Si, à partir de là, on applique le principe du prix marginal... En d'autres termes, on pourrait s'entendre pour que toute quantité supplémentaire, qu'elle soit acheminée par un usager actuel ou par un nouvel usager, bénéficie du demi-tarif. Ainsi, on encouragerait sans doute d'autres usagers à utiliser le système. Par ailleurs, l'administration du système n'a rien à y perdre puisque ce demi-tarif ne sera valable que pour les quantités supplémentaires qui seront transportées. Cela revient, en fait, à demander aux usagers de subventionner l'augmentation du trafic sur la Voie maritime.

Pour terminer, je voudrais vous dire quelque chose que nous aurions peut-être dû dire à l'époque où on parlait beaucoup de la Voie maritime dans la presse, et c'est que ceux qui s'en servent tous les jours sont tributaires de ce système et lui font confiance. Nous ne pensons pas toujours à le dire lorsqu'il le faudrait, mais ceux qui connaissent le mieux la Voie maritime ce sont ceux qui s'en servent et qui en sont tributaires. C'est donc une autre façon par laquelle nous pourrions contribuer à augmenter le nombre des usagers et à accroître la crédibilité du système.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sheffield. Nous allons maintenant passer aux questions. le premier nom de ma liste est celui de M. Tobin. Vous avez dix minutes.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis un peu surpris que les témoins s'imaginent que l'article 4 est en quelque sorte un fait accompli et qu'ils se contentent de faire des suggestions que la pilule leur soit moins amère, en quelque sorte. En effet, beaucoup d'autres témoins se sont insurgés contre cet article en raison de son caractère flou et du manque

[Texte]

written committee members have to this point maintained the position that clause 4, because it is undefinable, because we do not know to what extent it is going to be imposed or how fairly it is going to be imposed—we still have not had, in my judgment, the answers to those questions, notwithstanding the Minister's nine principles—ought to be lifted. So I am a bit surprised.

I would say to you that when you suggest adding a couple of principles to what the Minister has already said and you enunciate the principle that services charged ought to be related to the ability of the particular user to pay, and in the same breath you express a desire that we have a user-pay concept versus cross-subsidization, you are really setting up an impossible task.

I would tell you right off the bat that fishermen, be they in British Columbia, be they on Great Slave Lake, or be they in the Atlantic region, cannot afford to pay any additional costs than is currently the case in about 85% or 90% of all cases. That being said, the new principle that you want to introduce to protect yourself—assuming clause 4 is going to be introduced, and you assume it—that services charged be related to the ability of a particular industry to pay, who is going to pay? You are obviously going to make the argument that you are not in shape to pay; fishermen are going to make the argument that they are not in shape to pay. You are saying there should be no cross-subsidization. I do not know who is going to pay. The companies themselves, the shippers, it is no secret, are not in good shape. Financially we have had major carriers finding themselves in the position of having their companies run by finance people, and other people about to go under.

• 1040

I guess what I am asking you is why have you decided to take this position that you are accepting the inevitable, when by your own additional principle that you want us bear in mind I think you are setting yourselves up to pay the bill whether you like it or not.

Mr. Sheffield: I can answer your question in two different ways. First, the difference between ourselves and a number of the other witnesses is we have already met with the Minister. We have come to the conclusion that trying to remove clause 4 is a waste of our time. You have misinterpreted what we have said.

Mr. Tobin: That is what we said about de-indexing pensions.

Mr. Sheffield: No comment.

What we are really saying is three things. We agree with the principle of reducing the deficit. Nobody is going to stand up and say they do not agree with that. We have identified three things in doing it, two of which have nothing to do with our paying anything, except offering manpower and expertise to help in marketing the seaway or help in zero-base budgeting. To be honest with you, we think the zero-base budgeting is going to get a lot more money out of the system than any of the others.

[Traduction]

d'indication quant à la façon dont il sera appliqué. Ils ont même été jusqu'à réclamer sa suppression, malgré les neuf principes énoncés par le Ministre. Je suis donc un peu surpris de la réaction de nos témoins d'aujourd'hui.

Vous proposez même d'ajouter deux autres principes à la liste du Ministre et notamment que les services facturés devraient correspondre aux besoins de l'utilisateur; dans la même foulée, vous préconisez un système de partage des coûts aux usagers, pour remplacer l'interfinancement; vous nous mettez pratiquement devant une tâche impossible.

Je vous dirai d'emblée que les pêcheurs de Colombie-Britannique, du Grand Lac de l'Esclave ou de la région de l'Atlantique ne peuvent pas se permettre, dans 85 ou 90 p. 100 des cas, de payer la moindre augmentation des droits actuels. Cela dit, si l'on suppose, comme vous le faites, que l'article 4 va être appliqué et qu'on adoptera ce nouveau principe que vous préconisez, selon lequel les services facturés correspondront à la capacité de payer de l'utilisateur, dans ce cas, qui va payer? Tous les usagers vont essayer de prouver qu'ils n'ont pas les moyens de payer, vous aussi bien que les pêcheurs. Vous prétendez qu'il ne devrait pas y avoir d'interfinancement. Je me demande alors qui va payer. Ce n'est un secret pour personne que la situation actuelle des expéditeurs n'ait guère reluisante. En effet, plusieurs sociétés importantes ont eu de graves difficultés financières, et certaines sont même sur le point de faire faillite.

Je voudrais donc savoir pourquoi vous vous êtes résigné à l'adoption de cet article, alors que selon le principe que vous proposez d'ajouter à la liste, vous vous dites prêts à payer la facture que cela vous plaise ou non.

M. Sheffield: Je vais répondre à votre question de deux façons. Tout d'abord, contrairement à beaucoup d'autres témoins, nous avons déjà rencontré le ministre et nous en sommes venus à la conclusion que nous perdions notre temps à essayer de vous convaincre de supprimer l'article 4. Vous avez donc mal compris ce que je vous ai dit.

M. Tobin: C'est ce que nous disions au sujet de la désindexation des pensions de retraite.

M. Sheffield: Je n'ai rien à dire à ce sujet.

Notre message est donc triple. Tout d'abord, nous reconnaissons qu'il est nécessaire de réduire le déficit, et tout le monde est certainement d'accord avec nous là-dessus. Pour y parvenir, nous proposons trois choses, dont deux n'ont rien à voir avec ce que nous payons, si ce n'est que nous offrons notre expertise et notre personnel pour essayer de commercialiser la Voie maritime ou d'essayer de préparer un budget à base zéro. Je vous dirais très franchement qu'à notre avis, c'est la deuxième solution, à savoir le budget à base zéro, qui serait la plus rentable pour le système.

[Text]

I neglected to say that when we look at the number of things that are included in the deficit, there are a whole bunch of them you cannot assign easily. You cannot assign costs for lighthouses and so on. We would like to see the seaway producing dividends that are then applied against those kinds of quasi-public services. You cannot call them a public service like Arctic sovereignty, but they definitely are hard to assign the costs to accurately, because you will spend all your time arguing who should take what share.

The third thing we talked about was taking those particular ones that on an as-requested basis will prevent abuse. We have not said we are willing to pay the whole shot. We have been down that road before. We are not willing at all to pay the whole shot. We are willing to pay for those things that we have control over if we abuse them: ice-breaking, dredging, escort services. What that probably means is that you end up with economic decisions being made between the users, amongst themselves, the Coast Guard, and the seaway.

Mr. Tobin: But do you not think the process is a little backwards? We are providing in Bill C-75 enabling legislation to allow the Minister to impose charges before we have satisfied ourselves, amongst ourselves—all the various users across the country—how in fact those charges are to be imposed. You have seen the Minister and the Minister has given you some comfort, obviously. One could judge the level of comfort by the degree to which the smile lit up your face as you made that comment. But here we are providing enabling legislation in advance, in reality, of any of the users knowing a year or two years down the road, or six months down the road, what the cost is going to be to respective users.

Mr. Sheffield: We certainly agree. We do not feel comfortable writing any blank cheques. That is why we have asked for those...

Mr. Tobin: That is what you are doing, though.

Mr. Sheffield: No. If those principles are enshrined in the legislation, then they are not.

Mr. Tobin: Let me ask you another question. A number of members, I am sure in all parties around the table, have expressed some concern about the condition of the seaway. In fact, one of our colleagues, Mr. Angus, has initiated a request to the chairman of the Transport committee, who is here—it has been signed by members from all three parties—that the Transport committee take on the whole seaway question for examination. You have said the seaway is less than competitive. You mentioned a number of ways in which users, such as yourself, can contribute to the marketing of the seaway, and I think you are absolutely dead on. Could you give us a brief synopsis of the current seaway situation?

Mr. Sheffield: The best answer is to look at one of the exhibits in our submission. It is on the last page. All we did here was we took the 1984-85 Seaway report and added the numbers we know are fact for 1985. You can see things are going in the wrong direction. It was not very long ago we were having conversations about how we add capacity to the

[Translation]

J'ai oublié de vous dire tout à l'heure que lorsqu'on étudie le problème du déficit, il y a toutes sortes de choses qu'il est difficile de déterminer. Par exemple, on ne peut pas déterminer le coût des phares. Nous aimerions que la Voie maritime produise des dividendes qui serviraient à financer ce genre de services quasi publics. En effet, on ne peut pas les qualifier de services publics comme les opérations de surveillance dans l'Arctique, mais il n'en reste pas moins que ces coûts sont extrêmement difficiles à déterminer et à attribuer, et qu'il faudra discuter pendant des heures avant de savoir qui en acceptera quelle part.

En troisième lieu, nous proposons d'identifier les services qui ne devraient être fournis que sur demande, afin d'éviter tout abus. Nous n'avons donc jamais proposé de tout payer. Pas du tout. Par contre, nous sommes prêts à payer pour les services que nous pouvons contrôler, comme les opérations de brise-glace, le dragage et l'escorte des navires. Cela revient à prendre les décisions économiques avec les usagers, les représentants de la Garde côtière et les représentants de l'Administration de la Voie maritime.

M. Tobin: Ne pensez-vous pas que tout ce processus est un peu rétrograde? En effet, le bill C-75 permet au ministre d'imposer des droits sans que les différents usagers ne sachent comment ces droits seront imposés. Manifestement, le ministre a su vous rassurer. On pouvait d'ailleurs en juger par le sourire qui a éclairé votre visage lorsque vous avez fait cette remarque. On nous demande en fait d'adopter un projet de loi à l'avance puisqu'en réalité, les usagers ne sauront pas avant un an ou deux ce qu'il en coûtera exactement à chacun d'entre eux.

M. Sheffield: Il est évident que nous n'aimons pas faire de chèques en blanc, et c'est la raison pour laquelle nous avons demandé des...

M. Tobin: C'est pourtant exactement ce que vous faites.

M. Sheffield: Non, à condition que ces principes soient consacrés dans la loi.

M. Tobin: Permettez-moi de vous poser une autre question. Certains membres du Comité, appartenant à tous les partis, s'inquiètent de l'état de la Voie maritime. En fait, l'un de nos collègues, M. Angus, a soumis une requête au président du Comité des transports, requête qui a été signée par des députés des trois partis, pour que le Comité des transports étudie toute la situation dans laquelle se trouve la voie maritime. Vous avez dit qu'elle n'était pas du tout compétitive. Vous avez proposé plusieurs solutions où les usagers, comme vous, pourraient contribuer à la commercialisation de la Voie maritime, et vous avez entièrement raison. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de la situation actuelle de la Voie maritime?

M. Sheffield: Il vous suffit, pour cela, de vous reporter à l'une des annexes de notre mémoire, à la dernière page. Nous nous sommes basés sur le rapport de la Voie maritime pour 1984-1985 et y avons ajouté les chiffres vérifiés pour 1985. Vous vous rendez bien compte que l'évolution de la situation est loin d'être positive. Il n'y a pas très longtemps, nous

[Texte]

seaway. Well, the issue is not capacity, it is utilizing what we have.

Mr. Angus: Gentlemen, welcome, and I thank you for your very detailed brief and your very positive suggestions on areas we can move towards.

• 1045

In the North American market and the world market where your products are sold, how tough is the competition? Are you in effect fighting for pennies?

Mr. Sheffield: Let me ask Bob Ballentyne to answer the question.

The Chairman: Mr. Ballentyne.

Mr. Ballentyne: The competition is very tough because the steel industry is facing two major problems. One is capacity in place versus demand: there is a deficit of, I think, almost 100 million tonnes. The second problem we are facing is that the industrialized economies are moving away from industrialization to high-tech, information, service-oriented economies, and they are not as steel intensive as traditional manufacturing economies. So the situation we have is downward pressure on world steel prices and an inability to recover our costs. That basically is the situation that faces us.

Mr. Angus: But in terms of the people you have to compete with—let us say the American steel producers—is your price only 1¢ or 2¢ different from theirs to the buyer, or are we talking about dollars? We are talking in clause 4 about increased user charges and I want to know what the impact is going to be on the steel industry if another 10¢ a tonne, for example, is added to the cost of your getting your steel from your mills to the purchaser.

Mr. Sheffield: The best way of which I can think to give you the answer is that in the steel industry, because of the conditions Bob Ballentyne identified, what we call “recovery”—Dofasco calls it “viability” because they never went down as far as Algoma and Stelco did when things got bad—is based solely on cost reductions. There are not price increases in the marketplace. The reverse is happening: discounting is going on all over the place. When it is imported steel, generally it is from a country that is state controlled and they are really trying to get at a balance of payments issue. It is not an issue of making profit.

Mr. Angus: Right.

Mr. Sheffield: So every penny you add is effectively margin and, I guess, eventually jobs lost in Canada.

Mr. Angus: Okay. Thank you.

On page 2 you indicate the steel industry contribution to the Great Lakes-St. Lawrence system, and you have a figure of \$9.4 million annually that goes from your coffers in effect to the government coffers. What percentage of that are you in a position to write off in terms of taxation?

[Traduction]

études les différentes possibilités d'augmenter la capacité de la Voie maritime. Or, ce n'est pas un problème de capacité, mais d'utilisation de la capacité que nous avons.

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie de l'exposé très détaillé et des suggestions très positives que vous nous avez faits.

La concurrence est-elle très serrée sur les marchés nord-américains et internationaux où vous vendez vos produits?

M. Sheffield: Je vais demander à Bob Ballentyne de répondre à votre question.

Le président: Monsieur Ballentyne.

M. Ballentyne: La concurrence est très serrée parce que les aciéries se heurtent à deux graves problèmes, celui de la capacité actuelle par rapport à la demande, et la différence atteint presque 100 millions de tonnes, et celui de l'évolution des économies industrialisées vers la haute technologie, l'information, les services, etc., de sorte qu'on n'utilise plus autant d'acier que dans les économies traditionnelles. Le prix international de l'acier va donc continuer à baisser et nous aurons de plus en plus de difficultés à absorber notre coût de production. Voilà donc la situation dans laquelle nous nous trouvons.

M. Angus: En ce qui concerne vos concurrents américains, vendent-ils leur acier au même prix que le vôtre, à un ou deux sous près, ou y a-t-il une différence de plusieurs dollars? À l'article 4, il est question d'augmenter les coûts aux usagers, et j'aimerais savoir quelles en seront les conséquences pour les aciéries, s'il leur faut ajouter 10c. la tonne, par exemple, à leur prix de vente.

M. Sheffield: Étant donné la situation dont a parlé Bob Ballentyne, la seule solution à ce que nous appelons «la reprise», alors de Dofasco l'appelle la «viabilité» car cette entreprise n'a jamais connu d'aussi graves difficultés qu'Algoma et Stelco, la seule solution, donc, c'est la réduction des coûts de production. On ne peut pas augmenter les prix de vente, c'est plutôt le contraire qui se produit partout. Dans le cas de l'acier importé, il provient généralement d'un pays à économie dirigée, qui cherche plutôt à équilibrer sa balance des paiements et pas à faire des profits.

M. Angus: Bien.

M. Sheffield: Notre marge est extrêmement réduite, et, chaque fois que nous devons ajouter un sou à notre prix de vente, cela se traduit par des pertes d'emplois au Canada.

M. Angus: Merci.

A la page 2, vous dites que les aciéries versent 9.4 millions de dollars chaque année au système des Grands Lacs et du Saint-Laurent, de sorte que cette somme passe de vos coffres à ceux du gouvernement. Quelle partie de cette somme pouvez-vous amortir?

[Text]

Mr. McAllinster: All of it.

Mr. Sheffield: I would presume all of it.

Mr. Angus: I asked that point because the Minister has indicated that he is looking at perhaps a ceiling of 15% of cost recovery for Coast Guard services. One would assume that those costs, because they are user charges, would also be written off, assuming you are in a profitable situation. So in terms of the overall deficit, which is what this is all about, it is not going to mean any difference, other than the fact that it is going to cost us to collect more fees and for more paperwork on the taxation side.

Is there going to be any net benefit for the Government of Canada to go through a process of additional cost recovery if, in your example of the steel industry, you are just going to reduce your tax owing?

Mr. Sheffield: Unfortunately, in this position, when some of us are losing money, tax credits are not much help.

Mr. Angus: Okay. If you look at your industry, even though you had some bad times, from a quick scanning of exhibit 1, over the last 10 years there have only been two years in the three mills, three companies, when there has been a loss situation. I realize you have to look at it mill by mill, but...

Mr. Sheffield: We did not really come to this committee with the idea of defending the Minister's position.

Mr. Angus: Would you like to go back out and reconsider?

Mr. Sheffield: Do not misinterpret what we have said—and our smile was not because of the degree of comfort. Our comment about meeting with the Minister is that we recognize that it is not going to go away...

Mr. Angus: Oh yes.

Mr. Sheffield: —and that we might as well sort it out so it makes the most sense for all of us.

• 1050

Mr. Angus: Which is also what I am trying to do. Aside from my own philosophical problem with user pay, we have to take a look at the efficiency of the mechanism.

Mr. Sheffield: Okay, if you go back to what we have said, we have said that effectively we think the most money will be gained by zero-based budgeting. We think the next most improvement is going to come from marketing the seaway. We are recognizing particular services the Coast Guard applies that can be abused and probably are. For example, last year the seaway closed three days later for two final ships. Now, if we had been making those kinds of economic decisions together, that probably would not have happened.

[Translation]

M. McAllinster: La totalité.

M. Sheffield: C'est ce que je pense.

M. Angus: Je vous demande cela parce que le ministre a indiqué qu'il envisageait un plafond de 15 p. 100 pour la récupération des coûts des services de la Garde côtière. On peut supposer que ces coûts, étant donné que ce sont les droits versés par les usagers, pourraient aussi être amortis, à condition que l'entreprise en question fasse des profits. Donc, en ce qui concerne le déficit global, et c'est cela qui nous intéresse avant tout, cela ne fera aucune différence, si ce n'est qu'il nous en coûtera davantage pour percevoir plus de droits et que cela augmentera la paperasserie fiscale.

Le Gouvernement du Canada a-t-il vraiment intérêt à s'embarquer dans ce processus de récupération des coûts puisque les entreprises pourront, comme vous, tout simplement réduire d'autant leurs impôts.

M. Sheffield: Malheureusement, lorsque certains d'entre nous perdent de l'argent, les crédits fiscaux ne sont pas très utiles.

M. Angus: Peut-être, mais prenez le cas de votre secteur industriel. Même si vous avez connu de graves difficultés, un simple coup d'oeil à la Pièce 1 indique que, au cours des 10 dernières années, les trois sociétés n'ont enregistré de pertes que pendant deux ans. Certes, si l'on examine la situation de chaque société séparément...

M. Sheffield: Nous ne sommes pas venus ici pour défendre la position du ministre.

M. Angus: Voulez-vous vous retirer quelques instants pour reconsidérer votre position?

M. Sheffield: N'interprétez pas mal ce que nous avons dit... Si nous avons souri, ce n'était certainement pas parce que nous avons reçu des assurances quelconques. Ce que nous avons dit au sujet de notre rencontre avec le ministre, c'est parce que nous savions que l'article n'allait pas être supprimé...

M. Angus: Ah oui.

M. Sheffield: ... et que dans ce cas, il vaudrait mieux de le rendre le plus acceptable possible à tous.

M. Angus: C'est exactement ce que j'essaie de faire moi aussi. Mais en dehors de tout ce que je peux penser du principe qui consiste à faire payer l'utilisateur, il faudrait tout de même essayer de voir si ce serait effectivement rentable.

M. Sheffield: Oui, mais si vous vous reportez à ce que nous avons dit, vous verrez que nous sommes partisans d'un calcul du budget qui reparte à chaque fois de zéro. C'est la meilleure façon d'économiser, l'autre amélioration la plus importante serait de commercialiser l'utilisation de la voie maritime. Nous sommes d'accord pour reconnaître que l'on abuse sans doute parfois des services de la garde côtière. C'est ainsi que l'on a décidé de reporter de trois jours la date de fermeture de la Voie maritime l'an dernier à cause de deux bateaux qui restaient. Les choses se seraient certainement passées diffé-

[Texte]

Mr. Angus: Yes, and I have no objection to that kind of thing. But part of it is the open-endedness and also, quite fairly, gentlemen, the kinds of suggestions you have suggest a much more complicated bureaucratic system of collecting because it is based on tonnage and direct application. So in order to monitor that you have to have the bodies to do it, and bodies cost money.

Mr. Sheffield: There are a lot of bodies there already.

Mr. Angus: Yes, I know.

There is one final point I would like to raise at this time. Given the riding I represent, Thunder Bay—Atikokan, I am a bit bothered by the statement on the bottom of page 5, where you point to the fact that:

Some U.S. steel mills are already repatriating their sourcing, i.e., using less Canadian ore in favour of Minnesota or Upper Michigan ore. When sourcing ore from the U.S., the Soo locks are usually transited.

The reality is, gentlemen, that Algoma Steel did the very same thing by opting to take ore from northern Michigan instead of Atikokan. So are you not trying to have it both ways?

Mr. Foley: Not really. Atikokan closed down because the cost of moving the ore was too much to contend with. Yes, we have a stake in Marquette, Michigan. We also maintain the mines at Wawa, and the mines at Wawa now are getting out of hand cost-wise. It is much cheaper for us to go downriver and get the ore, and this is what Mr. Sheffield was talking about regarding marketing the seaway.

Mr. Angus: Okay, let me ask you this, then, as a follow-up. In terms of the the marine movement from Thunder Bay, including the handling there, to Algoma, what percentage of the decision to shift accessing was because of the cost of the marine movement?

Mr. Foley: The cost of the marine movement is between 12 and 16 hours longer from Thunder Bay than it is from Marquette. The rail movement is much greater from Atikokan than it is from Tilden. So when you put it all together . . . Also, the grade of ore is different.

Mr. Angus: Yes, I realize that.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Dantzer is our final questioner on the first round. You have 10 minutes, Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I have just three small points.

[Traduction]

remment si nous avions eu notre mot à dire au moment où les décisions ont été prises.

M. Angus: Oui, et je n'y vois d'ailleurs aucune objection. Je sais que le problème vient en partie du fait qu'aucune limite n'a été imposée, mais très franchement, messieurs, les propositions que vous faites risquent de beaucoup augmenter le travail de l'administration, étant donné que vous voulez faire votre calcul en fonction du tonnage transporté, avec une application uniforme. Il faudrait donc beaucoup de monde pour faire ce travail, et ce sont des employés qui coûteront de l'argent.

M. Sheffield: Mais il y a déjà beaucoup de monde sur place.

M. Angus: Oui, je sais.

Il y a une dernière question que j'aimerais poser. Je représente le comté de Thunder Bay—Atikokan, et je suis un peu gêné par ce que vous dites au bas de la page 5, et notamment que:

Certaines aciéries américaines commencent déjà à s'approvisionner aux États-Unis, c'est-à-dire à donner la préférence aux minerais du Minnesota ou du Haut Michigan, au détriment des sources d'approvisionnement canadiennes. Or, lorsque l'on fait venir du minerai des États-Unis, celui-ci transite en général par les écluses Soo.

En réalité, messieurs c'est déjà ce que Algoma Steel faisait, en faisant venir du minerai du nord du Michigan, au lieu de Atikokan. Est-ce que vous n'essayez pas ici de gagner sur les deux tableaux?

M. Foley: Pas vraiment. Atikokan a fermé ses portes parce que le prix du transport du minerai était trop élevé. Il est vrai que nous avons des intérêts à Marquette, dans le Michigan. Nous maintenons également en exploitation les mines de Wawa, et pourtant cela commence à coûter beaucoup trop cher. Cela nous coûterait beaucoup moins cher d'utiliser le fleuve pour transporter le minerai, et c'est exactement ce que disait M. Sheffield en parlant de faire payer son utilisation.

M. Angus: Permettez-moi à ce moment-là de vous poser la question suivante. Est-ce en raison de ce que le transport maritime de Thunder Bay à Algoma coûte, en incluant la manutention, que vous avez décidé de changer de source d'approvisionnement?

M. Foley: De Thunder Bay cela prend 12 à 16 heures de plus que de Marquette. À cela il faut ajouter une distance par chemin de fer plus longue de Atikokan que de Tilden. Si vous ajoutez cela . . . Et il faut aussi faire remarquer que ce sont des minerais de teneur différente.

M. Angus: Oui, je sais.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Dantzer, votre dernière question pour le premier tour. Vous avez droit à 10 minutes.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. J'aurais juste trois petites questions à poser.

[Text]

On page 4 you make the statement that, without icebreaking, the season would be only a few days longer. Are you saying icebreaking is not necessary on the Great Lakes?

Mr. Sheffield: Pretty close.

Mr. Dantzer: How much does it cost? Do you have any idea?

Mr. Sheffield: The number I have seen from the Coast Guard is about \$6 million for last year.

Mr. Dantzer: And we are paying this when you say it is not really needed..

Mr. Sheffield: It is close to the truth, yes.

Mr. Dantzer: On that same page, in the first paragraph, you indicate you are prepared to pay some costs but that they should be spread around. But that is very difficult to do. That is no reason not to impose them, just because it is difficult to find out who should bear what. Most things are difficult.

Mr. Sheffield: I realize that. We suggested two different things. For those costs that are clearly assignable, put a nominal charge on them and let the user decide whether or not to pay it. Then you can make the decision economically with all your other issues, such as inventory costs and so on.

Second, regarding those you cannot identify easily and when all you are left with is an arbitrary user charge, we think that is very, very damaging for the seaway. We have enough credibility problems without introducing a new one. I mean, people do not need a lot of excuses to decide not to use the seaway anymore, and that would be really deadly. That is why we are opting for this idea of trying to get the seaway into a dividend-producing position and use those dollars to have—the seaway would not do it, but somewhere you must have the mechanism to take those kinds of dollars and apply them against the quasi-public or non-assignable costs.

• 1055

Mr. Dantzer: Finally, on page 7 of your brief you list the principles that I gather the Minister suggested he would use when posing clause 4. Is it your position you want those in the act prior to...?

Mr. Sheffield: All of them, plus the extra two. It is going to be a long clause. But it is the only way you can address the question that was asked from the other side, which is: How do you make sure the blank cheque is certified? I mean, certified cheques are a lot better than blank cheques.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer.

Mr. Nowlan: I wonder, Mr. Chairman, since he did not use up all his 10 minutes, if I could ask a question, riding on his coat-tails.

[Translation]

A la page 4 vous dites que, déglageage ou pas, ça ne fait que quelques jours de différence pour la saison. Voulez-vous dire que le déglageage sur les Grands lacs, n'est pas quelque chose d'indispensable?

M. Sheffield: C'est à peu près cela.

M. Dantzer: Quel en est le coût? En avez-vous une idée?

M. Sheffield: Le chiffre fourni par la garde côtière est de quelque 6 millions de dollars pour l'an dernier.

M. Dantzer: Et d'après vous c'est une dépense qui n'est pas vraiment indispensable.

M. Sheffield: C'est à peu près cela, effectivement.

M. Dantzer: À la même page, au premier paragraphe, vous vous déclarez prêts à partager certains coûts, en disant bien qu'il faudrait les répartir équitablement. Mais cela reste très difficile à faire, ce qui ne devrait pourtant pas être une raison pour abandonner l'idée. Rien n'est jamais facile.

M. Sheffield: Je le sais. Nous proposons deux choses. Là où il est facile de savoir à qui envoyer la facture on peut décider d'une tarification, et ce sera ensuite à l'utilisateur de prendre sa décision. Celui-ci pourra à ce moment-là faire ses calculs en fonction de ces contraintes économiques etc., et prévoir par exemple ses stocks en conséquence.

Mais—et c'est notre deuxième argument—il nous semble très contraire aux intérêts de la voie maritime d'imposer arbitrairement une taxe à l'utilisateur, lorsque vous ne savez pas exactement comment répartir les coûts. Il y a suffisamment de problèmes de confiance sans vouloir encore y ajouter. Les gens n'ont plus besoin de ses trouver des excuses pour ne plus employer la Voie maritime, ce qui créerait une situation désastreuse. C'est pourquoi nous sommes en faveur d'essayer de rentabiliser la Voie maritime et d'utiliser cet argent pour... Ce n'est pas la Voie maritime qui nous le permettrait, mais il doit exister un mécanisme quelconque pour nous permettre de prendre cet argent pour rembourser les coûts quasi publics ou non imputables.

M. Dantzer: Finalement, à la page 7 de votre mémoire, vous énumérez les principes sur lesquels le ministre a sûrement dû se fonder en présentant l'article 4. Voulez-vous que tous ces principes soient inclus dans la loi avant...?

M. Sheffield: Tous, y compris les deux supplémentaires. Cela va en faire un long article, mais c'est la seule façon de répondre à la question du député de l'autre côté qui voulait savoir comment on pouvait s'assurer que le chèque en blanc soit certifié. Après tout, les chèques certifiés sont bien mieux que des chèques en blanc.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Dantzer.

M. Nowlan: Monsieur le président, étant donné que mon collègue ne s'est pas servi de tout le temps qui lui avait été accordé, pourrais-je en profiter pour poser une question à notre témoin?

[Texte]

The Chairman: Mr. Nowlan, you have about three minutes.

Mr. Nowlan: Three minutes is more than enough, because the witness, Mr. Sheffield, has been very articulate and very succinct in his answers. My question is just a follow-up on the marketing or selling of the seaway and the users being involved in that. You name in your brief and you articulate orally what you meant by that. Have you developed some of those thoughts with the Seaway Authority? What has been the history of that; and where do you stand, or is this all brand new?

Mr. Sheffield: To be honest with you, when we really got into this we began to realize that there is an attitudinal problem. And it is not just the users, it is the government side as well, where we tend to not look at it as our asset that needs to be sold. So we obviously have some work to do. I mentioned earlier that we meet—a number of the people who are here were at the last meeting with the seaway, which only happened on January 28. The issue was discussed, and as a first step Bill O'Neil is going to be meeting with the Great Lakes Waterways Development Association, the DMA, and the Shipping Federation of Canada. These are the three major users in the Great Lakes-St. Lawrence region.

Mr. Nowlan: And you are telling me that is really the first time this first-step concept to market the seaway between users and the authority has really taken place?

Mr. Sheffield: As far as we know. But I am really new and young at this, so I cannot tell you for sure.

Mr. Nowlan: As Mr. Tobin says, the other transport committee has a request to get into a very specific examination of the seaway, which I think is going to be one of the main items on the steering committee's agenda at this meeting at 12 o'clock today, and so I was very interested in your comments.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. We will go next to Mr. Peterson. Five minutes on the second round, Mr. Peterson.

Mr. Peterson: Thank you, Mr. Chairman.

I have two questions for the witnesses. One relates to their submission with respect to a direct relationship of cost to use. I noticed that when they refer to a direct relationship they fail to mention pilotage, and I guess this is following along with what Mr. Dantzer said about ice-breaking. I wanted to ask the representatives if they really feel that pilots are needed for all the Great Lakes fleet masters. The reason I ask this question is we have just heard from the Seafarers' International Union of Canada who say yes, and I am curious to know why you have not directly related those costs.

[Traduction]

Le président: Vous avez trois minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'en aurai plus qu'assez car notre témoin, M. Sheffield, a fourni jusqu'ici des réponses très claires et très concises. Ma question reprend la discussion sur la commercialisation ou la vente de la Voie maritime et des utilisateurs touchés. Dans votre mémoire et verbalement, vous avez expliqué ce que vous entendiez par là. Avez-vous discuté de vos idées avec les autorités de la Voie maritime? Quelle est la suite d'événements à cet égard jusqu'ici; quelle est votre position? Ou est-ce encore trop nouveau?

M. Sheffield: À vrai dire, lorsque nous avons entrepris l'étude de cette question, nous nous sommes rendus compte que le problème résidait dans les attitudes. Ce ne sont pas seulement les attitudes des utilisateurs, mais aussi celles du gouvernement, dont la position est que la Voie maritime n'est pas un bien qu'il faut nécessairement vendre. Nous avons donc du travail à faire. Tout à l'heure, j'ai mentionné le fait que nous nous réunissons—certaines personnes qui sont ici présentes ont participé à la dernière rencontre avec les représentants de la Voie maritime, le 28 janvier dernier. Nous avons discuté de la question et, dans un premier temps, Bill O'Neil doit rencontrer des représentants de la *Great Lakes Waterways Development Association*, la *Dominion Marine Association* et la Fédération maritime du Canada. Ce sont les trois principaux utilisateurs de la Voie maritime dans la région des Grands lacs et du Saint-Laurent.

M. Nowlan: Voulez-vous dire que c'est la première fois que des mesures concrètes sont prises entre les utilisateurs et les autorités pour commercialiser la Voie maritime?

M. Sheffield: Que nous sachions, oui. Mais je ne suis qu'un novice, et je n'en suis donc pas certain.

M. Nowlan: Comme M. Tobin l'a indiqué, l'autre comité des transports doit entreprendre un examen très particulier de la Voie maritime. Ce sera d'ailleurs, je crois, un des principaux points à l'ordre du jour de la réunion du Comité directeur qui doit avoir lieu à midi aujourd'hui, et c'est pourquoi je m'intéresse tellement à vos observations sur la question.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Nous passons maintenant à M. Peterson. Monsieur Peterson, vous avez cinq minutes pour le deuxième tour.

M. Peterson: Merci, monsieur le président.

Je voudrais poser deux questions aux témoins. La première découle du mémoire, lorsqu'il est question de l'établissement d'un lien direct entre les coûts et l'utilisation. J'ai cru remarquer que, lorsque les témoins mentionnent ce lien direct, ils ne parlent pas du pilotage. C'est en quelque sorte dans le même ordre d'idées que ce que disait M. Dantzer au sujet des brise-glaces. Je voulais demander aux représentants s'ils sont vraiment convaincus de la nécessité d'engager des pilotes pour tous les capitaines de la flottille des Grands lacs. Si je vous pose cette question, c'est que nous venons d'entendre la *Seafarers' International Union of Canada* qui est d'avis que ces pilotes sont nécessaires, et je voudrais savoir pourquoi vous n'avez pas établi de liens directs pour ces coûts.

[Text]

Mr. Sheffield: Mr. Foley.

Mr. Foley: I am afraid I cannot really directly relate the cost, but I do feel that the masters of the vessels are qualified to ply the waters between Anticosti Island and Thunder Bay, Duluth, Superior. They are qualified for that, so why do they have to take on pilots? That cost is indirect to industry; it is built into the cost of transporting ore and coal and what have you. A prime example is the *MV Arctic*. The *MV Arctic* carries two and three masters, constantly. It comes into the lakes twice a year. They theoretically have to take on a pilot. Now, these are masters who travel the world; they know how to read maps and so on, but the steamship company that mans the vessel puts on a lake captain to avoid the pilotage.

Have you ever travelled the lakes?

Mr. Peterson: Not that way.

Mr. Foley: Well, it is pitiful some of the pilots you get on board, believe me. Anyway, I should not be...

• 1100

Mr. Peterson: So what you are suggesting is that you are getting the same ships using the seaway on a very frequent basis, using the same crew, captain or fleetmaster or what have you, and they are still being required to take on pilot services and this kind of thing from the seaway. You are suggesting it is not necessary.

Mr. Foley: That is right; it is not.

Mr. Sheffield: When we talk about zero-based budgeting in other services, pilotage would be one of the first things on our list. West of Montreal, all the masters—remember now, they have a ship that is worth somewhere close to \$40 million under them and they have some accountability for its safety—are exempt; they get certificates. In the Laurentian area that does not happen. We have compulsory pilotage, and there is a confrontation between the pilots and the shipowners, so there are not certificates. Our numbers show that we indirectly pay close to \$1 million a year. Although we cannot verify this, we believe the total number is something like \$7 million a year. We think that money could be a lot better spent paying down some of the Coast Guard deficit.

Mr. Peterson: Right. Mr. Chairman, the other question I wanted to ask is with respect to declining usage on the seaway. You have made some suggestions about marketing and perhaps the seaway authority becoming more aggressive to try to change that curve you have given us in Exhibit III. Yet in the page just before that, in Exhibit II, we have Quebec-Labrador ore deposits destined for the Great Lakes. I see that 1976 and 1977 were very peak years for that usage, and yet in 1985 we have a decline.

[Translation]

M. Sheffield: Monsieur Foley.

M. Foley: Malheureusement, je ne peux pas établir de liens directs pour ces coûts, mais j'estime que les capitaines des bateaux ont les compétences requises pour naviguer de l'Île d'Anticosti à Thunder Bay, à Duluth et dans le Lac Supérieur. Comme ils ont les compétences requises, pourquoi devraient-ils être obligés d'embaucher des pilotes? C'est un coût indirect à l'industrie; il est inclus dans le coût du transport du minerai, du charbon, etc. Un excellent exemple à cet égard est le *MV Arctic*. Ce bateau compte régulièrement deux sinon trois capitaines. Il entre dans la région des Grands lacs deux fois par année. En théorie, il lui faudrait un pilote. Mais, ces capitaines ont fait le tour du monde; ils savent lire les cartes, etc. Cependant, la ligne de paquebots qui s'occupe de ce bateau fait appel aux services d'un capitaine de lacs afin d'éviter le pilotage.

Avez-vous jamais navigué dans les lacs?

M. Peterson: Non, pas de cette façon.

M. Foley: Eh bien, vous verriez à quel point certains des pilotes sont incompetents. Quoi qu'il en soit, je ne devrais pas...

M. Peterson: Vous voulez donc dire que les mêmes bateaux empruntent fréquemment la voie maritime, avec le même équipage, le même capitaine ou commandant, etc., et qu'on les oblige quand même à embaucher des pilotes de la voie maritime. Et, d'après vous, c'est inutile.

M. Foley: C'est ça, c'est inutile.

M. Sheffield: Lorsqu'on parle de budgets base-zéro dans d'autres services, le pilotage serait un des premiers points sur notre liste. À l'ouest de Montréal, tous les capitaines—n'oubliez pas qu'ils ont la responsabilité d'un bateau valant près de 40 millions de dollars et qu'ils ont quand même des comptes à rendre pour ce qui est de sa sécurité—ces capitaines sont donc exemptés; ils obtiennent des certificats. Dans le fleuve, ça n'arrive pas. Le pilotage est obligatoire et il y a un conflit entre les pilotes et les propriétaires et donc, aucun certificat n'est émis. D'après nos calculs, nous payons indirectement près d'un million de dollars par année. Bien que nous ne puissions pas le confirmer, nous pensons que le total s'élève à près de 7 millions de dollars par année et, d'après nous, il serait beaucoup plus pratique d'utiliser cet argent pour combler une partie du déficit de la garde côtière.

M. Peterson: D'accord. Monsieur le président, ma seconde question concernait la diminution de l'utilisation de la voie maritime. Vous avez parlé de possibilités de commercialisation, en disant que les autorités de la voie maritime pourraient faire preuve d'un peu plus d'initiative pour modifier la courbe que vous donnez à l'annexe III. Pourtant à la page précédente, à l'annexe II, vous parlez des gisements métallifères de la région du Québec-Labrador, destinés aux Grands Lacs. Les années 1976 et 1977 étaient d'excellentes années à ce niveau, tandis que 1985 accuse une baisse.

[Texte]

Now, on one hand—and this is similar to what I believe Mr. Angus was saying—you are saying we have to increase usage on the seaway, and on the other hand, you have the steel industry being a direct factor in the decline of the use of the seaway itself. Now, I appreciate the things the gentleman from Algoma is saying, but there seems to be more of an inclination to use American iron ore and this kind of thing as opposed to Quebec ore.

What I want to know is: What are the politics in the iron ore business? What are the supply and demand? What is the capacity in the steel industry? What is going on there? On one hand you are saying let us get aggressive and sell it, that we are not going to use it any more. What are the politics there?

Mr. Sheffield: I think the real reduction is in the American steel mills taking Canadian ore. Let me ask John McAllinster, who knows ore better than any of us, to explain what is happening in that market.

Mr. Peterson: The reason I asked that question is this. Does it have to do with the grade of ore? Does it have to do with seaway pilotage and tolls? Does it have to do with the American unemployment rate? What is the score, the real score?

The Chairman: Last question, Mr. Peterson.

Mr. McAllinster: The Quebec-Labrador iron ore mines are among the most efficient in the whole world. They have worked diligently at controlling costs, reducing costs. The United States steel industry depends on these mines, has depended on them, are majority owners of those mines, but they have a very serious problem with their Lake Superior mines which are not as efficient. They do not have a need for all the iron ore that can be produced in those mines and in the Canadian mines.

For a variety of reasons, in recent years they have decided to attempt to have their mines in Lake Superior survive on some basis or other, and they are exporting their own iron ore from Canada. One day the rationalization procedure—I think that is what they call it when you shut things down—will be completed, and our job is to make sure the transiting of the seaway is an economic one for the American owners of that iron ore, and we think it can be done.

The Chairman: Thank you very much. I will now go to Mr. Taylor, please, for five minutes.

Mr. Taylor: Thank you very much.

I wonder if you could tell me: Do your companies have their own ships or do you hire the ships?

Mr. Sheffield: We support the DMA.

Mr. Taylor: Do you use any ships with foreign flags?

[Traduction]

D'une part—et je crois que cela reprend un peu ce que disait M. Angus—vous dites qu'il faut augmenter l'utilisation de la voie maritime tandis que, d'autre part, vous accusez l'industrie sidérurgique d'être directement responsable de la diminution de son utilisation. Je comprends ce qu'essaie de dire le représentant d'Algoma, mais il semble y avoir une tendance croissante à l'utilisation de minerais de fer américains plutôt que de minerais québécois.

Voici ce que je veux savoir: Que se passe-t-il dans l'industrie du minerai de fer. Quelles sont les proportions de l'offre et de la demande? Quelle est la capacité de l'industrie sidérurgique? Que s'y passe-t-il au juste? Vous dites qu'il faut aller de l'avant et essayer de la vendre, car nous n'allons plus en avoir besoin. Quelle est donc la situation?

M. Sheffield: Je pense que la véritable réduction se situe au niveau des aciéries américaines qui utilisent moins de minerai canadien. J'aimerais demander à John McAllinster de vous expliquer la situation, car il connaît le minerai mieux que n'importe qui ici.

M. Peterson: Je vous ai posé cette question parce que je voulais savoir s'il y avait un lien avec la qualité du minerai ou avec le pilotage et les droits à payer dans la voie maritime. Y a-t-il un lien avec le taux de chômage américain? Qu'en est-il exactement?

Le président: Monsieur Peterson, c'était votre dernière question.

M. McAllinster: Les mines de fer de la région du Québec et du Labrador sont parmi les plus rentables du monde entier. Leurs exploitants se sont efforcés sans cesse de contrôler et de réduire les coûts. L'industrie sidérurgique américaine dépend depuis toujours de ces mines; ils en sont d'ailleurs propriétaire majoritaire, mais ils ont de graves problèmes avec les mines du Lac Supérieur qui ne sont pas aussi rentables. Sans compter qu'ils n'ont pas besoin de tout le minerai de fer qui peut être produit par ces mines et par les mines canadiennes.

Depuis quelques années, pour diverses raisons, ils ont décidé de tout faire pour permettre la survie de leurs mines du Lac Supérieur, et ils exportent donc leur propre minerai de fer du Canada. Un jour, le processus de rationalisation sera terminé—je crois que c'est le terme qu'on emploie lorsqu'on ferme boutique—et ce sera à nous de nous assurer que l'utilisation de la voie maritime se fera de façon économique pour les propriétaires américains de ce minerai de fer. À notre avis, ce sera possible.

Le président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à M. Taylor, pour cinq minutes.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Pourriez-vous me dire ceci: vos compagnies sont-elles propriétaires de leurs propres navires, ou ces navires sont-ils loués?

M. Sheffield: Nous appuyons la *Dominion Maritime Association*.

M. Taylor: Utilisez-vous des navires sous pavillons étrangers?

[Text]

Mr. Sheffield: On occasion there is a little bit of transborder business done with American flagships, but it is probably 5%.

Mr. Taylor: By foreign flags, I mean flags other than American or Canadian.

Mr. Sheffield: You mean non-North Americans? None of it, no.

Mr. Taylor: Are you satisfied with the rates the Canadians and Americans charge?

Mr. Sheffield: Based on our profit picture we would like it to be less, but we have not gone elsewhere.

Mr. Taylor: Good. The other question I am rather intrigued with is this. There seems to be, according to your reports, a waste of public money. You mention about \$6 million on icebreaking that is not necessary. In your statement you said: "just to say the seaway is open". Surely we are not opening it just for the fun of opening it.

• 1105

Mr. Sheffield: You have to recognize you have got two things going on here: is credibility because of reliable dates or is credibility because of past performance? Somebody has to assess which is the most important. I think the \$6 million includes the Great Lakes and some of the St. Lawrence.

Unfortunately, we do not have the kind of working relationship with the Coast Guard that we have with the seaway yet, although that has to come, to be able to identify and review . . . where geographically they are stationed. They may not be strategically in the right place. All those kinds of things we really need to do.

Mr. Taylor: But if there is no icebreaking at all, your company would not suffer?

Mr. Sheffield: I think if you read this, you will recognize that what we really said was, if it were market driven, our choice would be—obviously the season opens earlier with icebreaking and closes later with icebreaking. So we end up having to make the choice of whether we have increased inventories over the winter. Really, when you get down to it, what we are choosing is either an increased inventory or a greater risk of running out of stock when the seaway opens in the next year. Those kinds of decisions we handle anyway.

If you turned around and decided the \$824 million—we wanted even the full 15% and said, now the charge is \$15,000 an hour for icebreaking, we would very quickly decide to have some other kind of inventory. That does not mean that icebreaking is not totally necessary. We may need it for flood control. As a matter of fact, I think if you really get into the details, you would discover that is probably one of the prime reasons for it in the first place.

[Translation]

M. Sheffield: Il arrive à l'occasion que nous utilisions des navires américains, mais ça ne dépasse sûrement pas les 5 p. 100.

M. Taylor: Lorsque je parle de pavillons étrangers, je parle de pays autres que les États-Unis ou le Canada.

M. Sheffield: Vous voulez dire des navires qui ne sont pas nord-américains? Non. Pas du tout.

M. Taylor: Êtes-vous satisfaits des tarifs imposés par les Canadiens et les Américains?

M. Sheffield: Compte tenu des bénéfices escomptés, nous préférons qu'ils soient un peu moins élevés, mais nous ne nous sommes pas adressés ailleurs.

M. Taylor: Très bien. L'autre question qui me préoccupe est la suivante. D'après vos rapports, il semble y avoir un gaspillage des deniers publics. Vous avez parlé de 6 millions de dollars pour des activités de brise-glace qui n'étaient pas nécessaires. Vous avez dit que c'était « simplement pour dire que la voie maritime était ouverte ». J'espère que nous n'ouvrons pas la voie maritime tout simplement pour le plaisir de le faire.

M. Sheffield: Vous devez reconnaître que deux éléments entrent en ligne de compte: la crédibilité est-elle due au respect des délais ou au rendement antérieur? Quelqu'un doit décider lequel de ces deux éléments est le plus important. À mon avis, la somme de 6 millions de dollars comprend les Grands Lacs et une partie du Saint-Laurent.

Malheureusement, nous n'avons pas encore établi avec la garde côtière le genre de relations de travail que nous avons avec les autorités de la voie maritime, mais ça va venir. Ces relations sont nécessaires pour nous permettre de repérer et de modifier l'emplacement des brise-glace. Sur le plan stratégique, ils sont peut-être mal placés. Ce sont toutes sortes de choses que nous devons absolument faire.

M. Taylor: Mais s'il n'y a aucune activité de brise-glace, votre compagnie n'en subira-t-elle pas les conséquences?

M. Sheffield: Si vous lisez notre document, vous comprendrez ce que nous voulons dire. Si notre décision dépendait du marché, il est évident que nous déciderions . . . Il va sans dire que si nous brisons la glace, la saison peut débuter plus tôt et se terminer plus tard. Nous devons donc décider si nous voulons accroître nos stocks pour l'hiver. Essentiellement, nous devons décider si nous préférons risquer d'accroître nos stocks ou d'en manquer au moment de la réouverture de la voie maritime l'année suivante. Mais c'est ce genre de décisions que nous devons prendre de toute manière.

Si vous décidiez de récupérer les 824 millions de dollars, voire la totalité des 15 p. 100, en disant que les services d'un brise-glace coûteront dorénavant 15,000\$ de l'heure, je pense que nous déciderions très rapidement de tenir nos stocks différemment. Cela ne veut pas dire pour autant que les services des brise-glace sont tout à fait inutiles. Ils pourraient servir à combattre les inondations. En fait, si l'on veut vraiment aller au fond des choses, il est évident que les brise-

[Texte]

But the answer to your question, I guess superficially, is yes. We think if we go through it properly we can probably eliminate a lot of what is done for the base users.

Mr. Taylor: Yes. There is another place where there seems to be a lot of waste. You are required to hire a pilot when you already have a qualified pilot. Is that mandatory?

Mr. Sheffield: Compulsory.

Mr. Taylor: That has always been the case?

Mr. Sheffield: I have not been here always. It is, as far as I know.

Mr. Foley: It gets heavier each year.

An hon. member: What is the rule?

Mr. Taylor: It does not seem to make sense, though, does it?

Mr. Foley: We have to leave that up to you.

Mr. Sheffield: What makes even less sense: the volume is reducing, so the pilots need an increase in price.

Mr. Taylor: Yes. It looks as if we have already saved \$8 million. Are there any other wastes going on that you would like to have eliminated?

Mr. Sheffield: Legislative committees.

Mr. Taylor: Legislative committees do not cost very much. They do not cost anything when we sit here, because we are here anyway.

The Chairman: The Chairman does not get paid extra either.

Mr. Taylor: No, that is right.

Are there other wastes, though, on the sea that you think are not necessary?

Mr. Sheffield: Part of the problem is you are presuming that we have a detailed knowledge of everything that is spent, and we do not.

Mr. Taylor: No.

Mr. Sheffield: Harbour dues is another one. We pay a lot in harbour dues for very little in return.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

I will now go to Mr. Belsher for five minutes. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: You alluded to the backhauling of ore from grain going downstream and then coming back. Are the shipping owners not in a position to now give you cut rates for that or are they prevented from doing that in the present legislation?

[Traduction]

glace servent d'abord et avant tout à combattre les inondations.

Mais pour répondre de façon générale à votre question, je dirais oui. Je pense que si les choses sont faites correctement, il sera sans doute possible d'éliminer une bonne partie des services offerts aux usagers.

M. Taylor: Très bien. Mais il y a un autre secteur où il semble y avoir beaucoup de gaspillage. On vous oblige à embaucher des pilotes lorsque vous en avez déjà qui ont les compétences requises. Est-ce obligatoire?

M. Sheffield: Oui.

M. Taylor: Est-ce que cela a toujours été le cas?

M. Sheffield: Je ne suis pas là depuis longtemps. Mais, que je sache, ça a toujours été le cas.

M. Foley: La situation empire d'année en année.

Une voix: Quelle est la règle?

M. Taylor: Mais ce n'est pas logique, n'est-ce pas?

M. Foley: Ça, c'est à vous de nous le dire.

M. Sheffield: Ce qui est encore plus illogique, c'est que le volume du travail diminue, ce qui fait que les pilotes ont besoin d'une augmentation du prix.

M. Taylor: En effet. Il semble que nous ayons déjà économisé 8 millions de dollars. Y a-t-il d'autres gaspillages que vous aimeriez éliminer?

M. Sheffield: Les comités législatifs.

M. Taylor: Pourtant, les comités législatifs ne coûtent pas cher. En fait, ils ne coûtent rien, puisque nous sommes ici de toute manière.

Le président: Et le président ne touche pas de supplément de rémunération.

M. Taylor: Non, en effet.

Mais, y a-t-il d'autres dépenses en mer qui, d'après vous, ne sont pas nécessaires?

M. Sheffield: Le problème découle en partie du fait que vous semblez croire que nous sommes parfaitement au courant de toutes les dépenses, ce qui n'est pas le cas.

M. Taylor: Non.

M. Sheffield: Il y a aussi la question des droits portuaires. Ces droits sont très élevés pour des services très minimes.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Passons maintenant à M. Belsher, qui a cinq minutes. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Vous avez parlé du transport de minerai au retour de la livraison de blé en aval. Les propriétaires ne peuvent-ils pas vous accorder des tarifs réduits pour ce genre de service, ou la loi actuelle les en empêche-t-elle?

[Text]

Mr. Sheffield: They are not regulated so they do their part.

Mr. Belsher: Yes. But you mentioned that as a means of helping to merchandise. Are they prevented from doing that now?

Mr. Sheffield: No.

Mr. Belsher: They are not?

Mr. Sheffield: No.

Mr. Belsher: But you have to recognize that, if you come from down river through to the U.S. ports, you are paying about \$25,000 a vessel.

An hon. member: Is that right?

Mr. McAllinster: It is a little more than that.

Mr. Sheffield: It is more than that. It may cost \$32,000 just to transit the seaway, for one load.

Mr. Belsher: You alluded that this is something that has to be done. It is not a case of legislating, it is a case of merchandising.

Mr. Sheffield: That is right. We are not suggesting that the seaway does it by itself, but it should be a part of the process of making it happen.

If you want to understand how important it is to the total economy of the system... I have not figured out the 1985 numbers, but in 1984, if you look at the loaded balance—what percentage are ships loaded in both directions in each part of the seaway?—it was about 65% in the Montreal-Lake Ontario section. In other words, 35% of the time they were going west empty, and in Welland, it was about 40%. So you are moving an awful lot of empty ships, and that costs a lot of money. Of course the tolls are less for an empty ship, but it takes just as much time and effort to get them through.

• 1110

Mr. Belsher: Are you saying you are getting resistance from the ship owners not wanting to bring ore back?

Mr. Sheffield: Oh, no. What we have to do collectively is get the ore that is now going to Europe back into the Great Lakes system.

Mr. Belsher: Okay.

Mr. Sheffield: It is going to take more than just tolls, but that is certainly a part of the picture.

One other thing that John did not mention is there is always this discussion about diversion of cargoes. We suspect that very shortly we are going to actually start to see some of that American ore coming in the eastern seaboard and avoiding the seaway. Again, as I said earlier, all these psychological additional charges really have a problem. People tend to think they would like to be free and have things under their own control. And if they come the other way they are under their own control. They would have a Staggers confidential contract

[Translation]

M. Sheffield: Ils ne sont pas visés par la loi, alors ils font ce qu'ils peuvent.

M. Belsher: Très bien. Mais vous en avez parlé comme étant un moyen de faciliter le transport de la marchandise. Les empêche-t-on de le faire à l'heure actuelle?

M. Sheffield: Non.

M. Belsher: Non?

M. Sheffield: Non.

M. Belsher: Mais il faut reconnaître que si vous redescendez les cours d'eau jusqu'aux ports américains, vous payez près de 25,000\$ par navire.

Une voix: C'est vrai?

M. McAllinster: C'est un peu plus que cela.

M. Sheffield: C'est plus que cela. Une traversée de la voie maritime avec une seule cargaison peut coûter 32,000\$.

M. Belsher: Vous sembliez dire que c'est quelque chose qu'il faudra faire. Il ne s'agit pas d'établir des lois, mais d'organiser un système.

M. Sheffield: C'est juste. Nous ne soutenons pas que la voie maritime à elle seule nous permettra de réaliser cet objectif, mais cela devrait faire partie du processus.

Si vous voulez comprendre à quel point c'est important pour toute l'économie du système... Je n'ai pas calculé les chiffres pour 1985, mais si vous regardez les cargaisons pour 1984—c'est-à-dire le pourcentage de chargement dans chaque direction et dans chaque partie de la voie maritime—vous verrez que c'est environ 65 p. 100 pour la section Montréal-Lac Ontario. En d'autres termes, dans 35 p. 100 des cas—40 p. 100 dans le cas de Welland—les navires étaient vides en allant vers l'ouest. Cela fait beaucoup de navires vides et coûte énormément d'argent. Bien entendu, les droits sont inférieurs pour les navires vides, mais il faut quand même mettre autant de temps et d'efforts pour les mener à bon port.

M. Belsher: Voulez-vous dire que les propriétaires des navires refusent de vous permettre de ramener du minerai?

M. Sheffield: Pas du tout. Ce que nous devons faire ensemble, c'est ramener dans le système des Grands Lacs, le minerai qui est actuellement expédié vers l'Europe.

M. Belsher: D'accord.

M. Sheffield: L'imposition de droits ne suffira pas, mais cela fait partie du processus.

John a oublié de mentionner qu'on parle depuis longtemps du détournement des cargaisons. Nous craignons que, sous peu, une partie du minerai américain évitera carrément la voie maritime pour longer la côte est. Je le répète, tous ces aspects psychologiques posent un véritable problème. Les gens ont tendance à vouloir être libres de leurs mouvements et à vouloir tout contrôler. Et s'ils viennent dans l'autre sens, ce sont eux qui contrôlent. Ils auraient à ce moment-là un contrat confidentiel, en vertu de la loi dite *Staggers Act, avec une

[Texte]

with some American railroad that has a port on the eastern seaboard and they would not have to pay any charges.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher.

We now have about four minutes left, to be divided between Mr. Tobin and Mr. Angus.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, regarding Mr. Sheffield's last comment about the Staggers Act as it affects the American railway system, we are moving toward deregulation of the various transportation modes in this country, presumably with legislation coming in April, so that is not a static situation.

I just wanted to express concern. On page 4 of your paper, you indicate that with coast guard costs in the millions of dollars, it is not hard to conclude that if ice-breaking were market driven, we would seldom use it. It seems to make the argument that we ought to look at what the use of coast guard services and other facilities are; to see on average where it is in excess of actual need, and perhaps get rid of it. That is a great argument. It is simple; it is to the point, but it does not anticipate years when you need 100% capacity-plus and it suddenly does not exist any more.

The other thing, just for the record, again I say I think you were much better off maintaining your opposition to clause 4 because of its undefined nature, rather than coming this route. Really what you are proposing in this user-pay concept is that those people... When the Quebec association of operators were here on January 29, they indicated that operators in the northern region would be unfairly overburdened by ice-breaking user-fee costs, because ice cover in the upper St. Lawrence, the Arctic, the northern maritime and Labrador regions, and so on, has a much longer duration period. Those people, based on your new principle being introduced, which is the ability to pay, simply would not be able to afford the cost of ice-breaking facilities.

I want to say to you quite honestly that I think you have gone the wrong route before this committee. I think you have added fuel to the Minister's fire, and I suspect ultimately, when all is said and done, you are going to find it is kind of hot. But anyway... Just a comment, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Angus, you have about two and a half minutes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

There are a couple of figures I would like, gentlemen. One is a confirmation. I did some rough calculations comparing the charges you pay directly and indirectly versus the total shipments in 1984, and it seems to work out to about \$1.02 a

[Traduction]

compagnie de chemin de fer américaine ayant un port sur la côte est, contrat qui leur éviterait d'avoir à payer des droits.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher.

Il reste environ quatre minutes, que je vais répartir entre MM. Tobin et Angus.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur le dernier commentaire de M. Sheffield au sujet de la loi dite «Staggers Act» qui s'applique au système ferroviaire américain. Au Canada, nous nous dirigeons vers la déréglementation des divers modes de transport, et une loi à cette fin doit vraisemblablement être adoptée en avril; la situation évolue donc.

Je voulais seulement vous faire part de mon inquiétude. À la page 4 de votre mémoire, vous dites qu'étant donné que la garde côtière coûte des millions de dollars, il est facile de conclure que, si les services de brise-glaces étaient fonction du marché, ils ne seraient à peu près jamais utilisés. Vous semblez dire qu'il faudrait examiner l'utilisation des services de garde côtière et autres afin de voir si, en moyenne, ils dépassent les besoins, auquel cas il faudrait peut-être songer à les éliminer. C'est un excellent argument. Il est simple, clair et précis, mais il ne tient pas compte des années où l'on aura besoin de ces services, à leur pleine capacité actuelle sinon plus, mais que ces services n'existeront plus.

Un autre point que je voulais soulever officiellement est le suivant: je pense que vous auriez mieux fait de continuer à vous opposer à l'article 4 à cause de sa nébulosité, plutôt que de proposer vos solutions. En fait, en vertu de votre principe de droits d'utilisation, vous proposez que les gens... Lorsque l'association québécoise des exploitants a comparu devant le Comité le 29 janvier dernier, elle a indiqué que les bateaux qui naviguent dans le Nord seraient indûment pénalisés par les coûts des services de brise-glaces, parce que dans les régions du nord du Saint-Laurent, de l'Arctique, les régions maritimes du Nord, le Labrador, etc., la glace dure beaucoup plus longtemps. D'après le nouveau principe que vous proposez, c'est-à-dire un système qui serait fonction de la capacité de payer, ces gens n'auraient pas les moyens d'utiliser les services de brise-glaces.

Je dois vous dire, bien franchement, que je pense que vous vous trompez en proposant cette solution au Comité. En fait, je crois que vous avez jeté de l'huile sur le feu du ministre et je crains qu'au bout du compte, vous allez vous brûler. Quoi qu'il en soit... ce n'était qu'une observation, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Angus, il vous reste près de deux minutes et demie.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, quelques chiffres. Le premier est une confirmation. J'ai fait quelques calculs rapides en comparant les frais que vous payez directement et indirectement au total des cargaisons livrées en 1984, ce qui donne près d'un dollar de la

[Text]

tonne as being the cost of getting your products through the seaway.

Mr. Sheffield: The shipments you are looking at are our outbound shipments.

Mr. Angus: That is outbound.

Mr. Sheffield: That is not the ore.

Mr. Angus: Would it be possible for you to provide the committee with an indication as to the costs per tonne, both inbound and outbound, at some point in the next week or two?

Mr. Sheffield: Outbound is very little. We cannot compete in those kinds of export markets. Inbound—if what you are looking for is the magnitude versus what it means to us . . .

Mr. Angus: Yes.

Mr. Sheffield: —there are probably two ways to look at it. We have included an exhibit that shows net income applicable to common shareholders. That is not normally the way things are reported in an annual report, but it takes out extraordinary items and preferred dividends so you actually understand how fragile the situation is. If you look in 1984, collectively we had \$56 million to give to common shareholders, and we are talking about a present bill of already \$10 million. That is a pretty hefty hunk.

Mr. Angus: That is right.

Mr. Sheffield: There is another way to look at it. This is not quite accurate, but if you took the average margin on steel in 1984, the number is under \$20 a tonne, and if you divide that into \$10 million it shows you how many tonnes have to be sold.

• 1115

If you wanted to go one step further to make sure you get a feel for it, in an automobile there are about 1,600 pounds of steel. If you calculated that and how many automobiles have to be sold in North America, then it would just blow your mind.

Mr. Angus: One final question: How many jobs does it take to make a tonne of steel?

Mr. Sheffield: You are asking a tough question. We are probably talking about somewhere between 5 and 10 man-hours a tonne.

This has nothing to do with this committee, but if you wanted to understand how much it hurts the job market to have 10,000 tonnes of steel come in on one ship from offshore then you can calculate how many man-years that is in a hurry.

Mr. Angus: Good. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

I would like to thank our witnesses from Algoma Steel, Dofasco and Stelco for coming here this morning and sharing

[Translation]

tonne pour le transport de vos produits à travers la voie maritime.

M. Sheffield: Les cargaisons en question sont en direction de l'extérieur.

M. Angus: De l'extérieur.

M. Sheffield: Il ne s'agit pas du minerai.

M. Angus: Vous serait-il possible de donner au Comité une idée des coûts par tonne pour les cargaisons vers l'intérieur et vers l'extérieur, d'ici une ou deux semaines?

M. Sheffield: Pour les cargaisons vers l'extérieur, c'est très peu. Nous ne pouvons pas être concurrentiels dans ce genre de marché d'exportation. Pour ce qui est des cargaisons vers l'intérieur—si vous voulez avoir une idée de leur importance par rapport à ce que cela représente pour nous . . .

M. Angus: C'est ça.

M. Sheffield: . . . il y a sans doute deux façons de faire le calcul. Nous avons inclus un document qui indique le revenu net qui s'applique aux détenteurs d'actions ordinaires. Ce n'est pas la façon normale de présenter les choses dans un rapport annuel, mais il exclut les postes spéciaux et les dividendes privilégiés de manière à présenter plus clairement la fragilité de la situation. Prenons par exemple 1984. Ensemble, nous avons dû verser 56 millions de dollars aux détenteurs d'actions ordinaires et nous avons déjà accumulé pour cette année près de 10 millions de dollars. C'est un gros morceau.

M. Angus: En effet.

M. Sheffield: Il y a une autre façon de voir les choses. Ce n'est pas tout à fait précis, mais si vous prenez la marge moyenne pour l'acier en 1984, vous arriverez à un peu moins de 20\$ la tonne. Si vous divisez 10 millions de dollars par 20\$ la tonne, vous obtiendrez le nombre de tonnes qu'il vous faudra vendre.

Si vous voulez bien comprendre, on peut aller un peu plus loin. Dans une automobile, il y a près de 1,600 livres d'acier. Si vous calculez cela pour déterminer combien d'autos il faut vendre en Amérique du Nord, vous trouveriez cela incroyable.

M. Angus: Une dernière question: combien d'emplois faut-il pour faire une tonne d'acier?

M. Sheffield: C'est une question difficile. La réponse est aux alentours de 5 à 10 heures-personnes par tonne.

Cela n'a rien à voir avec les travaux de votre Comité, mais si vous voulez comprendre à quel point le marché du travail peut être touché par l'importation de 10,000 tonnes d'acier à bord d'un navire étranger, vous pourriez calculer rapidement le nombre d'années-personnes que cela représente.

M. Angus: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Je tiens à remercier nos témoins de Algoma Steel, Dofasco et Stelco d'être venus ce matin pour nous parler. Nous vous

[Texte]

information with us. We appreciate it very, very much. Thank you, gentlemen.

Mr. Sheffield: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness will be the Halifax—Dartmouth Port Development Commission. I understand that Mr. Victor Bayne, the Executive Director, will be the witness for that commission.

Would you please commence for five minutes.

Mr. Victor Bayne (Executive Director, Halifax—Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman. The Halifax—Dartmouth Port Development Commission is grateful for the opportunity to appear before this committee regarding Bill C-75.

By way of introduction, the Halifax—Dartmouth Port Development Commission was established by the Provincial Government of Nova Scotia and is supported by the province and the four municipalities of Halifax, Dartmouth, Halifax County and Bedford. The commission is interested in all transportation modes, facilities and services involved in the movement of goods through the Port of Halifax.

In making this presentation the commission wishes to point out that discussions with the Halifax Board of Trade indicate a common position on this issue. Therefore we respectfully request that the committee accept this submission as also reflecting the views of the Halifax Board of Trade.

The commission is concerned exclusively with clause 4 of Bill C-75, which deals with cost recovery in the marine sector, and regards its inclusion as essential to introduce a nominal charge for the user of services such as aids to navigation, channel sounding, dredging and ice-breaking in support of commercial activity.

The Halifax—Dartmouth Port Development Commission is a proponent of cost recovery in the marine sector. The commission supports the addition of proposed subsection 3.1(1) to the Canada Shipping Act; however, the commission has reservations with respect to proposed subsection 3.1(2).

Since 1964, with the opening of the St. Lawrence River to year-round shipping activity, the federal government has spent considerable amounts of taxpayers' dollars to keep the river navigable, and shipping lines serving inland Canadian markets by the St. Lawrence River ports benefit from free provision of navigation services. At the same time, competing shipping lines serving Halifax require extensive rail service to the same inland markets and have to pay the full inland costs by rail at compensatory rates. The subsidization of the all-water route to Montreal, in competition with the inland rail route from Halifax, which is user pay, represents a government-created economic distortion between Halifax and Montreal.

[Traduction]

remercions infiniment des renseignements que vous nous avez fournis. Merci, messieurs.

M. Sheffield: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Notre prochain témoin sera la Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth. Si je ne m'abuse, c'est M. Victor Bayne, directeur exécutif, qui représentera la commission.

Vous avez cinq minutes.

M. Victor Bayne (directeur exécutif, Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth): Merci, monsieur le président. La Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth vous remercie de la possibilité de comparaître devant votre Comité au sujet du projet de loi C-75.

Je dirai, pour commencer, que la Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth a été établie par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et qu'elle est subventionnée par la province et par les quatre municipalités de Halifax, de Dartmouth, du comté de Halifax et de Bedford. La commission s'intéresse à tous les moyens de transport ainsi qu'aux installations et aux services requis pour le mouvement de marchandises dans le port de Halifax.

Dans le cadre de cet exposé, nous tenons à souligner que la Chambre de Commerce de Halifax et la commission ont adopté la même position à cet égard. Ainsi, nous demandons au Comité d'accepter cet exposé comme représentant également les idées de la Chambre de Commerce de Halifax.

La commission s'intéresse exclusivement à l'article 4 du projet de loi C-75, concernant le recouvrement des coûts dans le secteur maritime, et juge indispensable de l'inclure dans le projet de loi afin de permettre l'imposition de frais de base aux utilisateurs de services comme les aides à la navigation, la bathymétrie, le dragage et les opérations de brise-glace dans le cadre d'activités commerciales.

La Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth favorise le recouvrement des coûts dans le secteur maritime. Elle souscrit à l'ajout de l'alinéa 3.1(1) proposé à la Loi sur la marine marchande du Canada, mais elle a des réserves pour ce qui est de l'alinéa 3.1(2) proposé.

Depuis 1964, année d'ouverture du fleuve Saint-Laurent aux activités maritimes à l'année longue, le gouvernement fédéral a dépensé énormément d'argent des contribuables pour assurer la navigabilité du fleuve, et les compagnies qui desservent les marchés canadiens intérieurs par les ports situés le long du Saint-Laurent bénéficient gratuitement des services de navigation. Par ailleurs, les compagnies concurrentes qui desservent Halifax ont besoin d'un important service ferroviaire à destination des mêmes marchés intérieurs et doivent payer les pleins coûts du transport par rail à des tarifs compensatoires. Le fait de subventionner le transport entièrement maritime de marchandises vers Montréal, qui est en concurrence avec le transport ferroviaire à partir de Halifax, payé par les utilisateurs, représente une distortion économique—crée par le gouvernement—de la situation entre Halifax et Montréal.

[Text]

With respect to proposed subsection 3.1(2) of Bill C-75, it is crucial that the costs of the various Coast Guard services be borne only by the users or beneficiaries of those services. It would not make economic sense to apply ice-breaking charges, for example, to those shipping lines using Vancouver or Halifax, where ice-breaking is not required. In fact, it would worsen the economic distortion currently in place. It is known that other countries recover the costs associated with marine services and seemingly find no problem with the assessment and collection of these costs. Therefore, it appears that Canada could readily follow suit.

• 1120

The country of Finland, for instance, provides an excellent example for recovery of costs for such services. Ice-breaking charges or ice dues, effective since 1920, are assessed during the winter months, December 1 to April 10 only, and reflect the ice costs of a particular vessel. Light dues—which recover the cost of dredging and maintenance, navigation aids and other activities necessary to navigation—are charged year round. Both light dues and ice dues are based on the net registered tonnage of the vessel used in the services, and are charged upon entering or leaving port.

The Government of the United Kingdom currently recovers 100% of the costs of providing aids to navigation. The Government of Sweden recovers over 50% of the costs of providing ice navigation services, including the provision of ice-breaking. In the United States, two bills authorizing cost recovery are currently under consideration by the Congress and the Senate.

The imposition of cost recovery will not dramatically alter the competitive situation between Atlantic and St. Lawrence River ports; it will merely redress a longstanding inequity and allow competitive economic forces to work in the best interests of the nation. As well, it will absolve the general taxpayer from some of the costs of those services that primarily benefit a specific group of users. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bayne. I will begin questioning with Mr. Angus. Ten minutes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I am surprised at the absence to my right for the moment.

Sir, I want to thank you for appearing before the committee to offer the views of the Halifax—Dartmouth Port Development Commission. I want to start by asking you a political question. Is it Halifax—Dartmouth's desire to improve their lot in terms of the movement of products through the port at the expense of those in the river and on the lakes?

[Translation]

En ce qui a trait à l'alinéa 3.1(2) proposé du projet de loi C-75, il est essentiel que les coûts des divers services de garde côtière ne soient assumés que par les utilisateurs de ces services. Économiquement, il serait illogique, par exemple, d'imposer des frais pour les opérations de brise-glace aux compagnies qui utilisent les ports de Vancouver ou de Halifax, où ces services sont inutiles. En fait, cela aggraverait les distorsions économiques qui existent déjà. Nous savons que certains autres pays récupèrent les coûts liés aux services maritimes et que l'évaluation et le recouvrement de ces taux ne semblent présenter aucun problème. Par conséquent, le Canada pourrait probablement faire de même.

La Finlande, par exemple, arrive très bien à récupérer les coûts pour ce genre de service. Depuis 1920, des frais pour le brisage des glaces sont perçus pendant les mois d'hiver, c'est-à-dire du premier décembre au 10 avril seulement, et ces frais reflètent les coûts liés au brisage des glaces pour un navire donné. Quant aux frais accessoires, qui permettent de récupérer les coûts liés au dragage, à l'entretien, aux aides à la navigation et aux autres activités essentielles à la navigation, ils sont perçus pendant toute l'année. Les frais accessoires ainsi que les frais liés au brisage des glaces sont fondés sur le tonnage net enregistré du navire en question et sont perçus au moment de l'arrivée au port ou du départ.

Actuellement, le gouvernement du Royaume-Uni récupère 100 p. 100 des coûts liés aux aides à la navigation, tandis que le gouvernement de la Suède récupère plus de 50 p. 100 des coûts rattachés aux services de navigation pendant la période des glaces, y compris les frais de brisage des glaces. Aux États-Unis, le Congrès et le Sénat étudient actuellement deux projets de loi qui autoriseraient la récupération des coûts.

L'introduction de la récupération des coûts ne modifiera pas substantiellement la situation concurrentielle des ports de l'Atlantique par rapport à ceux du Saint-Laurent. Ce mécanisme permettrait tout simplement de redresser une inégalité qui existe depuis fort longtemps et permettrait aussi aux forces économiques concurrentielles de servir les meilleurs intérêts des Canadiens. En outre, ce mécanisme permettrait aux contribuables de se soustraire à certains des coûts liés à ces services, lesquels sont destinés principalement à un groupe précis d'utilisateurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bayne. Monsieur Angus, vous avez la parole pour dix minutes.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je suis étonné de voir le fauteuil vide à ma droite.

J'aimerais remercier le témoin d'avoir comparu devant le Comité pour exposer le point de vue de la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth. Tout d'abord, j'aimerais vous poser une question d'ordre politique. La municipalité de Halifax-Dartmouth souhaite-t-elle améliorer son sort et augmenter les mouvements de produits passant par le port au détriment des mouvements acheminés par le fleuve et les lacs?

[Texte]

Mr. Bayne: We are merely trying to redress a disadvantage that occurred in 1964 when ships . . . Prior to 1964, Halifax was a winter port for ships that called at Montreal and Quebec and the St. Lawrence River during the summer. In 1964, when the first vessel entered the St. Lawrence River with the assistance of ice-break, of Coast Guard, it created an economic distortion at the Port of Halifax when vessels that were ice-strengthened and with the assistance of the Coast Guard were able to traverse the St. Lawrence River to the Port of Montreal. So what we are saying to you now is that it is unfair to allow this situation to continue. Ships that are moving into the St. Lawrence River and carrying on commercial activities should be required to pay a nominal charge for the services of the Coast Guard.

Mr. Angus: In your brief you make reference to the overall subsidy position. Does the Port of Halifax—Dartmouth receive, directly or indirectly, any benefit from the Maritime Freight Rates Act, particularly the rail subsidy?

Mr. Bayne: We are referring to foreign ships and we are also discussing Canada's imports and exports. To my knowledge, we do not.

Mr. Angus: So there is no benefit from that rail subsidy to allow products to move by rail from Halifax—Dartmouth to elsewhere in the country.

Mr. Bayne: No.

Mr. Angus: Okay. What about the At and East subsidies?

Mr. Bayne: Well, the At and East subsidies not only benefit the ports of Halifax and Saint John, but they are structured to benefit all ports on the Canadian eastern seaboard, including Montreal and Quebec.

Mr. Angus: But Halifax—Dartmouth does receive a benefit from that subsidy.

Mr. Bayne: In addition to Montreal.

• 1125

Mr. Angus: We have just heard from the steel industry, and I believe you sat through most of their presentation, did you not?

Mr. Bayne: Part of it, yes.

Mr. Angus: They indicated that from their perspective they were in a very competitive position . . . and the need for back-hauls and the need, instead of shipping ore from eastern Canada across the Atlantic, to try to get it down here. Would you support them in that approach; in effect to use the river more for those kinds of products—and I am not talking about those where you might be in competition with Montreal, but bulk products—to raise the use of the river and the seaway so there are more people to share the costs?

[Traduction]

M. Bayne: Nous essayons tout simplement de redresser un tort survenu en 1964, année avant laquelle Halifax était un port d'hiver où mouillaient les navires qui l'été se rendaient jusqu'à Montréal, Québec et d'autres ports le long du Saint-Laurent. En 1964, au moment où le premier navire s'est engagé dans le Saint-Laurent grâce à l'aide d'un brise-glace de la garde côtière, cela a créé un déséquilibre économique au port de Halifax, du fait que les navires à coque renforcée, bénéficiant de l'aide de la garde côtière, pouvaient dorénavant suivre le Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal. Or, nous estimons que cette situation est injuste et qu'il faut aujourd'hui y mettre fin. Les navires qui s'engagent dans le Saint-Laurent à des fins commerciales devraient être tenus de payer des frais symboliques pour les services de la garde côtière.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous parlez des subventions en général. Le port de Halifax-Dartmouth tire-t-il profit, directement ou indirectement, de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, particulièrement de la subvention pour transport par rail?

M. Bayne: Nous avons fait mention des navires étrangers, de même que des importations et des exportations canadiennes. À ma connaissance, nous n'en tirons pas profit.

M. Angus: C'est donc dire que la subvention pour transport par rail ne favorise pas le transport des produits acheminés par rail de Halifax-Dartmouth vers d'autres régions du pays.

M. Bayne: Non.

M. Angus: Très bien. Qu'en est-il des subventions «à et à l'est de»?

M. Bayne: Eh bien, ces subventions sont avantageuses non seulement pour les ports de Halifax et de St-Jean, mais également pour tous les ports sur la côte est du Canada, y compris Montréal et Québec.

M. Angus: Mais le port de Halifax-Dartmouth bénéficie de cette subvention.

M. Bayne: Le port de Montréal aussi.

M. Angus: Les représentants de l'industrie sidérurgique viennent de témoigner et il me semble que vous avez été là pendant tout leur témoignage, n'est-ce pas?

M. Bayne: J'étais présent pendant une partie du témoignage.

M. Angus: Ils se disent actuellement en très bonne position de concurrence, ils ont discuté de la nécessité de transporter des charges pendant les voyages de retour ainsi que de la nécessité d'expédier le minerai, non pas à partir de l'Est du pays à destination de l'Europe, mais plutôt à partir du centre du pays. Croyez-vous, comme les représentants de l'industrie sidérurgique, qu'il faudrait utiliser le fleuve davantage pour l'expédition de ce genre de produits—je ne parle pas de produits qui font l'objet d'une concurrence entre vous et le port de Montréal, mais de produits en vrac—de sorte que le fleuve et la voie maritime soient davantage mis à contribution et que les coûts soient répartis entre davantage d'intéressés?

[Text]

Mr. Bayne: In our deliberations the directors of the Halifax—Dartmouth Port Development Commission have not considered charges on the seaway, arctic operations, fishing fleets, or questions of this nature. We have considered mainly the economic situation which exists between the port of Halifax and the port of Montreal.

The gentleman presented a very eloquent argument on the seaway. I did not overhear any comment about the port of Halifax, and I am not prepared to offer an opinion on the seaway.

Mr. Crosby: Mr. Bayne, allow me to extend my welcome to you in a personal, not an official way.

As I understand it generally, and in response to the previous line of questioning, the concern of the port of Halifax is that in competing with other east coast and St. Lawrence Seaway ports, such as the port of Montreal, you want to be assured that the cost of utilization of one or other port is not distorted by government services. Is that your main interest? You are not looking for any benefits. You just want a fair treatment in recovery of costs of government services.

Mr. Bayne: That is correct, Mr. Crosby.

Mr. Crosby: While you have isolated the cost of ice-breaking services, dredging, and marine navigational aids, I suppose the other side of the coin is does the port of Halifax—and your particular interest is the port of Halifax—receive any benefits in government services for which there is no cost recovery?

Mr. Bayne: The port of Halifax does not receive any benefits from the Coast Guard or the Atlantic Pilotage Authority, for example. The port of Halifax is making a contribution to the Atlantic Pilotage Authority which is in excess of the costs at the port of Halifax from the Atlantic Pilotage Authority. So we are subsidizing those ports which are not able to meet the costs for themselves.

Mr. Crosby: Four years ago, in 1982, there was a write-off by the Government of Canada of capital costs incurred for national ports. As I recall, the total amount of the write-off was in the area of \$249 million. If I am not mistaken, \$140 million of the write-off related to the port of Montreal. Approximately \$19 million or \$20 million—I can give you more accurate statistics—related to the port of Halifax.

• 1130

Now, that in my view was an example of a favourable benefit to the Port of Montreal, which would then be reflected in the cost of utilizing that port in the sense that the need to recover those capital costs in terms of user fees at the port would be reduced very dramatically. While the program wrote off all capital costs then existing of a certain class and kind, let us say, not to create argument, that the accidental benefit was greater to the Port of Montreal than to the Port of Halifax. I think what the committee might be interested in knowing and

[Translation]

M. Bayne: Pendant les délibérations de la Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth, nous ne nous sommes pas penchés sur les frais liés à la voie maritime, les opérations en milieu arctique, les flottes de pêche et les questions semblables. Nous avons examiné surtout la situation économique du port de Halifax par rapport à celui du port de Montréal.

Ces messieurs ont présenté des arguments très convaincants au sujet de la voie maritime, mais je ne les ai pas entendus parler du port de Halifax et je ne suis pas disposé à me prononcer sur la voie maritime.

M. Crosby: Monsieur Bayne, je vous souhaite la bienvenue, non pas à titre officiel, mais en mon nom personnel.

Si j'ai bien compris votre exposé, et surtout votre réponse aux questions qui viennent d'être posées, ce qui vous préoccupe, c'est la concurrence avec les autres ports de l'Est canadien et de la Voie maritime du Saint-Laurent, dont le port de Montréal. Est-il exact de dire que vous préconisez que les coûts rattachés à l'utilisation de l'un ou l'autre des ports ne devraient pas être déformés par des services qu'offre le gouvernement? En fait, vous n'êtes pas à la recherche d'avantages, mais plutôt d'un traitement équitable permettant le recouvrement des coûts liés aux services gouvernementaux.

M. Bayne: C'est exact, monsieur Crosby.

M. Crosby: Vous avez isolé les coûts rattachés aux services de brise-glace, et de dragage et aux aides à la navigation, et je suppose que le revers de la médaille est la question suivante: le port de Halifax, et je reconnais l'intérêt particulier que vous y prenez, reçoit-il des avantages découlant de services gouvernementaux pour lesquels il n'y a pas recouvrement des coûts?

M. Bayne: Le port de Halifax ne bénéficie pas d'avantages consentis par la garde côtière ou l'Administration du pilotage de l'Atlantique, par exemple. La contribution faite par le port de Halifax à l'Administration du pilotage de l'Atlantique dépasse les coûts supportés au port de Halifax même par l'administration. Par conséquent, nous subventionnons les ports qui ne peuvent eux-mêmes assumer leurs propres coûts.

M. Crosby: Il y a quatre ans, c'est-à-dire en 1982, le gouvernement du Canada a passé par profits et pertes les coûts d'immobilisation engagés par les ports nationaux. Si je me souviens bien, le montant radié s'élevait à environ 249 millions de dollars. Sauf erreur, de ce montant, 140 millions de dollars étaient liés au port de Montréal, tandis qu'environ 19 ou 20 millions de dollars—je peux vous donner des chiffres plus exacts—étaient rattachés au port de Halifax.

Or, c'est là, à mon avis, un avantage conféré au port de Montréal, avantage qui serait ensuite reflété dans les coûts que doivent assumer les usagers du port, car la nécessité de recouvrer ces coûts d'immobilisation, sous forme de frais d'utilisation du port, est beaucoup moins grande. Bien que le programme ait radié tous les coûts d'immobilisation qui existaient à l'époque dans une catégorie donnée, on pourrait dire tout au moins que les avantages consentis accidentellement au port de Montréal étaient supérieurs à ceux consentis

[Texte]

what the public might be interested in knowing is whether or not there are any other areas like that where the Port of Halifax would benefit. Is there any other side of the coin, so to speak? You have indicated that you do not know of any.

Mr. Bayne: No. The Port of Halifax, as all of you certainly know, has a lot of natural attributes. Unfortunately, we are 800 miles away from our largest market, so the steamship companies that use the Port of Halifax have to issue Montreal bills of lading to compete with the shipping lines that go directly in separate Canadian services to Montreal. The shipping companies that use Halifax pay the inland rate out of their revenues.

Now, last year, in 1985, we handled about 260,000 20-foot equivalent containers. About 80% of our cargo is moving directly to rail and to inland destinations; that is, Quebec and Ontario and a small percentage to western Canada. So the shipping lines that use the Port of Halifax are competing head-on with the shipping lines that use the Port of Montreal. Shipping lines which use the Port of Halifax have to pay for the inland costs to Montreal. So we argue that the shipping lines which use the St. Lawrence River should be obliged to pay part of the costs of using the St. Lawrence River. Such costs would be navigational aids, dredging and icebreaking charges.

Mr. Crosby: Yes. It may be worth while to underline the fact, Mr. Bayne, that your concern is more with the Port of Montreal as a port than with the St. Lawrence Seaway as a navigational system. Is that not correct?

Mr. Bayne: Yes, I think so.

Mr. Crosby: You are adversely affected in competition terms with cargo that stops at the Port of Montreal and does not continue on through to . . .

Mr. Bayne: I hesitate, because it continues on to Toronto in the summer season. But there is an arbitrary charge in place between Montreal and Toronto which recovers part of the costs of moving the goods beyond Montreal.

Mr. Crosby: I have no further questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby.

Mr. Tobin, do you want to get in on the first round?

Mr. Tobin: Yes. Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Bayne for his brief, which was succinct and so on.

Mr. Bayne, if I read your brief correctly and if I were to offer a brief synopsis, what you are arguing is that there is an unfair, government-subsidized, competitive advantage offered to those who would go up the St. Lawrence Seaway versus the Port of Halifax and rail inland in this country, because rail is user-pay and compensatory rates must be charged and so on.

[Traduction]

au port de Halifax. Le Comité, ainsi que le public, aimerait peut-être savoir s'il y a ou non d'autres domaines dans lesquels on pourrait accorder au port de Halifax un avantage. Y a-t-il un revers de la médaille? Vous avez déjà indiqué que vous n'en connaissez pas.

M. Bayne: Non. Comme vous le savez sans doute, le port de Halifax a des atouts considérables sur le plan géographique. Malheureusement, nous sommes à quelque 800 milles de notre plus important marché, ce qui signifie que les compagnies maritimes qui utilisent le port de Halifax doivent émettre des connaissements pour l'expédition jusqu'à Montréal si elles veulent faire concurrence aux expéditeurs qui acheminent leur cargaison directement à Montréal par des modes de transport canadiens distincts. Les entreprises utilisatrices du port de Halifax paient les frais de transport intérieur à même leurs propres revenus.

Or, l'an dernier, en 1985, nous avons manutentionné environ 260,000 conteneurs de 20 pieds, ou l'équivalent. Environ 80 p. 100 des cargaisons sont déchargées directement sur des wagons ferroviaires ou acheminées à des destinations à l'intérieur du pays, c'est-à-dire vers le Québec et l'Ontario et, dans une moindre mesure, vers l'Ouest canadien. C'est donc dire que les expéditeurs qui utilisent le port de Halifax font concurrence directement avec ceux qui utilisent le port de Montréal. Les utilisateurs du port de Halifax doivent assumer les coûts du transport intérieur jusqu'à Montréal et c'est pourquoi nous croyons que les transporteurs qui utilisent le fleuve Saint-Laurent devraient être tenus d'assumer une partie des coûts de l'utilisation du fleuve. Je pense aux coûts rattachés aux aides à la navigation, au dragage et aux services de brise-glace.

M. Crosby: Oui. Il convient peut-être de signaler que vous êtes davantage préoccupé par le port de Montréal en tant que port, et non surtout par la voie maritime du Saint-Laurent en tant que système de navigation. Est-ce exact?

M. Bayne: Je crois que oui.

M. Crosby: Sur le plan de la concurrence, vous ressentez les effets négatifs car les cargaisons qui arrivent au port de Montréal et qui ne sont pas acheminées plus loin jusqu'à . . .

M. Bayne: Pendant l'été, ces cargaisons sont acheminées jusqu'à Toronto, mais il existe des frais arbitraires pour le transport entre Montréal et Toronto et qui servent à récupérer une partie des coûts de l'expédition sur ce tronçon.

M. Crosby: Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Crosby.

Monsieur Tobin, voulez-vous poser une question pendant le premier tour?

M. Tobin: Oui. Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais remercier M. Bayne de nous avoir présenté un mémoire très concis.

Monsieur Bayne, si j'ai bien compris votre mémoire, vous prétendez, pour résumer, que les expéditeurs qui choisissent d'utiliser la voie maritime du Saint-Laurent bénéficient d'un avantage concurrentiel injuste, issu d'une subvention gouvernementale, contrairement à ceux qui choisissent de débarquer leur cargaison au port de Halifax et l'expédier par le train

[Text]

Very few services are provided to the Port of Halifax, so that is essentially user-pay as well.

Now—and I presume you would have some projections—in your own proposal, if one were to establish a level playing field by instituting user charges for the kind of services you mentioned just a minute ago on the St. Lawrence, to what extent do you think it would affect the competitive situation between the seaway and, for example, the Halifax rail route through to Montreal and beyond?

Mr. Bayne: I do not think it would affect the level of cargo and the volume of cargo that is presently moving up the river to Montreal. I think the competitive forces are in place, and the steamship companies which will continue to use the St. Lawrence River to Montreal will absorb the cost of Coast Guard services up to Montreal. This will not be reflected in the price the exporter or the importer has to pay because those steamship companies are competing directly with the ones which are calling at the Port of Halifax and the Port of Saint John.

• 1135

Mr. Tobin: I have trouble accepting that. This has been a historical grievance—I think “historical” is probably a proper word—by the Port of Halifax. It has been sustained; it has been well articulated over the years. If you do not anticipate that it would make any competitive difference whatsoever, I do not know why the sustained nature of the grievance, unless you feel that because of an unfair situation you have lost traffic which, on a level playing field, you would otherwise be able to compete for and attract.

It is a bit of a contradiction in terms, on the one hand, to say it would not make any difference, but on the other hand, to have pointed out that it is a historical grievance and that you are irritated by it and that it does not provide a fair competitive environment. Obviously, in your mind and in that of the Port of Halifax, there must be an advantage being given to the Gulf of St. Lawrence or the seaway. There must be a corresponding correction in the marketplace if suddenly appropriate charges, in your judgment, are imposed.

Mr. Bayne: The corresponding correction that will go into place will be that the shipping lines serving Montreal will have to pay part of the charges that are now being borne by the taxpayer. It will not—and I believe this—be reflected in the cost of the goods to the Canadian taxpayer because the shipping lines which call at Halifax now do not reflect the rate they are paying to move the goods to Montreal in the price that the receiver or the exporter is paying to move the product overseas. The rates the shipping line calling at Halifax receives are the same rates the shipping line calling at Montreal receives. The competitive forces take care of these two rate levels.

Mr. Tobin: You point out on page 4 that in 1963 the tonnage of cargo moving to St. Lawrence River ports had gone from zero in 1963 to over 6 million tonnes in the latest year for

[Translation]

jusqu'au centre du pays, parce que les usagers des transports ferroviaires doivent payer des frais et qu'il faut percevoir des droits compensateurs, et ainsi de suite. Le port de Halifax ne dispense que très peu de services et je suppose par conséquent que là aussi, les usagers doivent verser des frais.

Vous recommandez que les mêmes règles du jeu s'appliquent à tous et que les services dispensés dans la voie maritime dont vous avez parlé tout à l'heure fassent l'objet de frais et je me demande—je suppose que vous avez fait des projections à ce sujet—dans quelle mesure cela influerait sur la compétitivité de la voie maritime, par rapport à celle de l'expédition via Halifax et jusqu'à Montréal par le train, et au-delà?

M. Bayne: Je ne crois pas que cela aurait une influence sur le volume du fret actuellement acheminé jusqu'à Montréal par le fleuve. Je pense que les forces de concurrence sont en place et que les compagnies maritimes qui continueront à remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal vont absorber le coût des services de la Garde côtière jusqu'à Montréal. Cette prise en charge ne se reflétera pas dans les prix payés par l'exportateur ou l'importateur, car ces compagnies maritimes sont en concurrence directe avec celles qui desservent le port de Halifax et le port de Saint-Jean.

M. Tobin: Je n'en suis pas persuadé. Cela a toujours été un sujet de plainte du port de Halifax dont le point de vue a été bien exposé au fil des ans. Si vous ne prévoyez pas de conséquences sur la situation concurrentielle, je ne comprends pas pourquoi ce grief a été maintenu si longtemps, si ce n'est que l'existence de cette injustice, à votre avis, a entraîné une perte de trafic que vous auriez été en mesure d'attirer dans une situation de concurrence égale.

Il me semble contradictoire que de prétendre que cela n'aurait pas de conséquences tout en signalant que c'est un grief de longue date qui vous irrite et qui n'est pas de nature à créer un milieu de concurrence loyale. De toute évidence, vous êtes d'avis, comme les représentants du port de Halifax, qu'un avantage est accordé au golfe de Saint-Laurent ou à la voie maritime. Si tout d'un coup les frais qui vous semblent appropriés sont imposés, il s'ensuit que la correction correspondante du marché s'effectuera.

M. Bayne: La correction qui s'effectuera sera la prise en charge par les compagnies maritimes desservant Montréal d'une partie des frais qui sont maintenant supportés par le contribuable. Cela ne va pas se répercuter—et j'en suis persuadé—sur le coût du transport des marchandises car les compagnies maritimes qui font escale à Halifax ne reçoivent pas de l'exportateur ou du destinataire le coût que représente le transport des marchandises jusqu'à Montréal. Les tarifs pour la compagnie à Halifax sont les mêmes que pour Montréal. Ce sont les forces du marché qui déterminent le niveau de ces tarifs.

M. Tobin: Vous signalez à la page 4 que le tonnage des marchandises débarquées dans les ports du Saint-Laurent est passé de zéro en 1963 à plus de 6 millions de tonnes en 1983, la

[Texte]

which you had figures, 1983, essentially when the decision was made to open up the St. Lawrence ports. It is interesting to hear your view that you do not think there would be much of a change in the origination of traffic. In my own mind, not having any expertise or any knowledge in the area, I have some trouble with that.

Let me ask you a question that, strictly speaking, obviously is not a matter purely in the interest of the Port of Halifax but may be of some interest to the Halifax Board of Trade, which you contend supports the brief in essence. The brief in essence supports the principles enunciated in clause 4. I assume the Halifax Board of Trade would have some interest in this. What is to be the impact of the provisions contained in clause 4 on other users in the Province of Nova Scotia, outside of the Port of Halifax? By that, I mean other shippers in other parts of the province, fishermen and so on.

Mr. Bayne: I said initially that we have not considered users of other ports or fishing fleets or arctic operations in our deliberations. We are mainly concerned with commercial activity at the Port of Halifax.

Mr. Tobin: Then if I am to understand you correctly, you have not considered the impact of clause 4 on those other users. You do not know whether it would be positive or negative for those other users in Nova Scotia.

Mr. Bayne: We do not.

Mr. Tobin: I think that is a very important point. I appreciate that your job is to represent primarily the interests of the Port of Halifax and to put forward the best case to serve the Port of Halifax. I think you have done that very well. But I think it is also important that we acknowledge that at least this brief has not considered the impact on other users in the Province of Nova Scotia, some of whom I suspect would find the provisions onerous and negative in the extreme.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

I will go now to Mr. Reid on the second round. You have five minutes, Mr. Reid, please.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1140

Mr. Bayne, I take it that the brief submitted by you on behalf of the Halifax—Dartmouth Port Development Commission is very supportive of clause 4 as contained within Bill C-75. I bring to your attention that provision contained in subparagraph (2) of that clause, which deals with at least the contemplation of spreading the charge beyond the direct user, which really means a sharing of costs or sharing of charges.

Now, first would you tell me, Mr. Bayne, what Coast Guard services you in that part of the great country of ours you benefit from? I heard you say you do not have dredging and ice-breaking services, but are there other Coast Guard services that are made available to you? Then, what sharing does your port commission have with respect to other port facilities—it was already mentioned by Mr. Tobin—even other communi-

[Traduction]

dernière année pour laquelle vous avez des chiffres. Cela remonte donc à la décision d'ouvrir les ports du Saint-Laurent. Je suis intéressé par votre opinion selon laquelle le point d'origine du trafic restera relativement inchangé. N'ayant pas de connaissance particulière de ce sujet, je trouve cela un peu difficile à comprendre.

Je vais vous poser une question qui ne se limite pas aux ports de Halifax mais peut intéresser aussi la Chambre de commerce de Halifax, qui d'après vous, soutient l'essentiel de votre mémoire. Dans votre mémoire, vous appuyez les principes énoncés à l'article 4. Je suppose que la Chambre de commerce de Halifax est intéressée par cet article. Quelle sera l'incidence des dispositions de l'article 4 sur d'autres usagers en Nouvelle-Écosse à l'exception du port de Halifax? J'entends par là le transport maritime ailleurs dans la province, les pêcheurs, etc.

M. Bayne: J'ai fait remarquer au début que nous n'avons pas tenu compte des usagers d'autres ports ni des flottes de pêche ni des activités dans l'Arctique dans cet examen. Nous nous intéressons surtout aux activités commerciales du port de Halifax.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous n'avez pas considéré les répercussions de l'article 4 sur ces autres usagers. Vous ne savez donc pas si elles seraient favorables ou néfastes pour les autres usagers en Nouvelle-Écosse.

M. Bayne: Effectivement.

M. Tobin: Cela me semble un point très important. Je comprends que votre première responsabilité est de représenter les intérêts du port de Halifax et d'offrir les meilleurs arguments possibles. J'estime que vous avez bien rempli ce rôle. Mais il importe de reconnaître que ce mémoire n'a pas tenu compte des répercussions sur les autres usagers de la province de Nouvelle-Écosse, dont certains risquent de trouver ces dispositions extrêmement onéreuses et défavorables.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Je donne maintenant la parole à M. Reid pour le deuxième tour. Vous avez cinq minutes, monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bayne, il semble que le mémoire présenté par vous pour la Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth est très favorable à l'article 4 du projet de loi C-75. Je vous signale le paragraphe (2) de cet article qui envisage d'imposer des droits à des parties autres que l'utilisateur direct, ce qui veut dire au fond une certaine répartition des coûts.

Voulez-vous me dire d'abord, monsieur Bayne, de quels services de la garde côtière vous profitez dans votre région de notre grand pays? Vous avez dit que vous n'avez pas de service de dragage ni de brise-glace, mais y a-t-il d'autres services de la Garde côtière qui vous sont offerts? Jusqu'à quel point y a-t-il partage entre votre commission et d'autres installations portuaires, comme l'a mentionné M. Tobin, dans d'autres

[Text]

ties, and how you would consider a fair and equitable distribution of the clause you now support?

Mr. Bayne: Of course we receive services from the Coast Guard such as navigational aids and traffic control, which are provided to all ports. We recognize that in clause 4 a nominal charge would be made for these services. We do not support a cross-subsidization, which may be hinted at in proposed subsection 3.1(2). We are not saying it is, but we are taking the opportunity to say that if it is, then we are certainly not in favour of cross-subsidization. We do not believe that ports that are not requiring services should pay for them. We suggest the services should be user-pay.

Mr. Reid: Have you made a comparison as to . . . Let us assume then that about the only service made available to you in Halifax—Dartmouth is navigational aids. Are they more extensive or less extensive from your port to St. John, Montreal, elsewhere, and is there any cross-sharing of those charges now?

Mr. Bayne: I think that because Halifax has a very short and narrow reach from the ocean, navigational aids probably would be not as costly as they would be in the St. Lawrence River, I assume. And as far as I know, there is no cross-sharing at the moment for these services.

Mr. Reid: I want you to recognize from where I come, the inland waterways. I come back then to the representation made by just the previous witnesses: they are locked-in steelmakers, users. If we take a look at the national benefit and interest, they take this position: since they are there, and if there is to be no sharing, they have to assume the total cost of a charge or user fee that may be levied under this bill, and this would place them out of the competitive market. So from a steel industry point of view, we might see the death knell—putting it in its gloomiest terms—of that industry.

Would Halifax not be prepared to share in an allocation? Now, if there was the implementation of this clause, this would give you, as a user, a position to negotiate a fair and reasonable allocation; you might be at the bottom of the list, but at least you are sharing.

• 1145

In the interest of our great nation, our national interest, is there not some fairness in justifying an allocation of such services?

Mr. Bayne: We have said three things. We believe there should be a nominal charge in place. We believe it should be a zone charge. We recognize, and we heard the gentleman before say, that icebreaking is not required in the St. Lawrence Seaway except because of the early start-up of the season or the late delay of the season, when icebreaking is required in the St. Lawrence River. Thirdly, we are prepared to look at anything and we would be very interested to hear the point of view of the people on the seaway towards the costs of moving cargo on the railway from Halifax to Montreal.

[Translation]

villes, et qu'est-ce qui vous semblerait une répartition juste et équitable conformément à cet article que vous appuyez maintenant?

M. Bayne: Évidemment nous recevons des services de la garde côtière comme des aides à la navigation et le contrôle de la circulation, ces services sont fournis à tous les ports. Nous savons que d'après l'article 4, une somme nominale sera perçue pour ces services. Nous ne sommes pas favorables à l'interfinancement, tel qu'il semble ressortir du paragraphe (2) de l'article 3. Ce n'est pas notre interprétation mais nous saisissons cette occasion pour vous dire clairement que nous n'appuyons pas l'interfinancement. Nous ne sommes pas d'avis que des ports qui n'ont pas besoin de certains services devraient les payer. Les services devraient être à la charge de l'utilisateur.

M. Reid: Avez-vous fait des comparaisons en ce qui concerne . . . Supposons que le seul service offert à Halifax-Dartmouth soit les aides à la navigation. Ce service est-il plus ou moins développé chez vous que dans le port de Saint-Jean, Montréal ou ailleurs, y a-t-il actuellement une certaine répartition de ces coûts?

M. Bayne: Étant donné la distance relativement qui sépare ce port de l'océan, je suppose qu'à Halifax les aides à la navigation ne seraient pas aussi coûteuses que dans le fleuve Saint-Laurent. À ma connaissance, il n'y a pas de répartition des coûts pour ces services à l'heure actuelle.

M. Reid: Dans ma circonscription il y a des voies de navigation intérieures. J'en reviens au point de vue des témoins qui vous ont précédé, c'est-à-dire les représentants de la sidérurgie, des usagers sans accès direct à la mer. Du point de vue de l'intérêt national, leur position est la suivante. Sans répartition des coûts, ils doivent conclure que les droits qui peuvent être imposés conformément à cette loi les empêcheraient de faire face à la concurrence internationale. Ainsi, cette mesure risque de porter un coup mortel à l'industrie sidérurgique, selon la plus sombre des hypothèses.

Halifax serait-il prêt à assumer sa part des coûts? Si cette disposition était appliquée, en tant qu'utilisateur, vous seriez en mesure de négocier une répartition juste et raisonnable; vous seriez peut-être en bas de la liste, mais au moins vous supporteriez une partie des charges.

Dans l'intérêt de notre grand pays, dans notre intérêt national, n'est-il pas juste de justifier la répartition du coût de ces services?

M. Bayne: Nous avons souligné trois choses. Nous estimons qu'il devrait y avoir un droit nominal. Nous estimons que ce droit devrait se rattacher à la zone concernée. Nous sommes d'avis, tout comme celui qui nous a précédé, que les services de brise-glace ne sont pas nécessaires sur la Voie maritime du Saint-Laurent sauf au tout début de la saison ou si celle-ci tarde à arriver. Troisièmement, nous sommes ouverts à tous les points de vue et nous serions très intéressés à entendre celui des usagers de la Voie maritime sur les coûts que représenterait le

[Texte]

Mr. Reid: I think I will leave it at that.

The Chairman: I just have one more name on my list.

Mr. Angus, five minutes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I do not think I will take that long. In fact, I did not even expect to get back on.

How many icebreakers are currently based in the Port of Halifax?

Mr. Bayne: I do not know the answer to that question.

Mr. Angus: But there are Canadian Coast Guard icebreakers based there?

Mr. Bayne: There are.

Mr. Angus: So, whether they are there to open up the Port of Halifax—Dartmouth or not, there is a benefit to the port and the community in having them based there?

Mr. Bayne: I believe they are involved in arctic operations; I do not know . . . Yes.

Mr. Angus: Yes. Jobs locally, supplies locally, things like that. Also, is it not the case that you have a lot of traffic during the winter from the St. Lawrence system, that ships, whether they are starting in Montreal or coming in from someplace else, will stop into Halifax or come through the gulf and that the need for icebreakers to keep the gulf open is a benefit to the Port of Halifax?

Mr. Bayne: The vessels that call at Halifax in commercial activity are mainly vessels which are trading between European or Far Eastern ports and are not the same vessels as are going up the St. Lawrence River.

Mr. Angus: Are you saying that in the winter months no vessel will go from Montreal to Halifax?

Mr. Bayne: I cannot say that unequivocally. I really do not know the answer to the question.

Mr. Angus: Just one final point, rather than a question: It is my understanding that about 2% of our export grains that come off the Prairies and come through the Great Lakes and St. Lawrence are stored in Halifax for transshipment to ocean vessels. Is that correct?

Mr. Bayne: If it is 2%, then we contend that it is too low. It should be higher than 2%.

Mr. Angus: Thank you.

Mr. Crosby: Excuse me, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Crosby, a supplementary?

Mr. Crosby: More by way of a point of order, just for the committee's records—almost a point of order, but really a supplementary question. I will not argue about that.

[Traduction]

transport des marchandises par chemin de fer de Halifax à Montréal.

M. Reid: Je pense que je vais m'en tenir là.

Le président: J'ai encore un autre nom sur ma liste.

Monsieur Angus, vous avez cinq minutes.

M. Angus: Merci monsieur le président. Je ne crois pas avoir besoin de tout ce temps. De fait, je ne m'attendais pas à reprendre la parole.

Combien de brise-glaces ont-ils actuellement à Halifax pour port d'attache?

M. Bayne: Je ne saurais répondre à cette question.

M. Angus: Mais, il y a des brise-glaces de la garde côtière canadienne qui ont Halifax pour port d'attache, n'est-ce pas?

M. Bayne: Oui.

M. Angus: Par conséquent, qu'ils soient là pour assurer le libre accès au port de Halifax—Dartmouth ou non, le port et la localité en profitent, n'est-ce pas?

M. Bayne: Je crois que les brise-glaces travaillent dans l'Arctique, je ne sais pas . . . oui.

M. Angus: Oui. Il y a par exemple des emplois, des achats sur le plan local et d'autres choses du genre. Par ailleurs, n'est-il pas vrai qu'il y a beaucoup de circulation pendant l'hiver provenant de la Voie maritime du Saint-Laurent, que les navires, qu'ils viennent de Montréal ou d'ailleurs, font escale à Halifax ou passent par le golfe. Les brise-glaces seront toujours nécessaires pour que le golfe soit ouvert et par conséquent le port d'Halifax en profite, n'est-ce pas?

M. Bayne: Les navires qui font escale à Halifax sont surtout des navires qui font la liaison entre les ports d'Europe et ceux de l'Extrême-Orient, ce ne sont pas les mêmes navires qui remontent le fleuve Saint-Laurent.

M. Angus: Voulez-vous dire par là que pendant les mois d'hiver, aucun navire ne quitte Montréal pour Halifax?

M. Bayne: Je ne peux répondre de façon catégorique. Je ne connais pas la réponse à cette question.

M. Angus: Permettez-moi de soulever un dernier point, plutôt qu'une question: je crois comprendre qu'environ 2 p. 100 de nos exportations de céréales des Prairies, qui passent par les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent, sont entreposées à Halifax avant d'être chargées sur des navires. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Bayne: Si c'est 2 p. 100, c'est trop bas à notre avis. Ce doit être plus que 2 p. 100.

M. Angus: Merci.

M. Crosby: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Vous voulez poser une question supplémentaire, monsieur Crosby?

M. Crosby: Il s'agit plutôt d'un rappel au règlement, aux fins du compte rendu du Comité—enfin c'est presque un rappel au Règlement, bien que ce soit en réalité une question supplémentaire. Je ne vais pas discuter de la chose.

[Text]

I want Mr. Bayne to confirm this because of Mr. Angus's question: The Port of Halifax is ice free; it does not require any icebreaking and very little, if any, dredging in order to admit large and very large ocean-going vessels. So I do not think the view of the Port of Halifax—is it, Mr. Bayne?—is that any icebreaking is required to operate the Port of Halifax. Is that correct?

Mr. Bayne: No icebreaking is required to operate the Port of Halifax.

Mr. Crosby: What about dredging?

Mr. Bayne: No dredging is required at the Port of Halifax.

The Chairman: Our time is up.

Mr. Crosby: I am sorry. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bayne, for coming here today and being a witness for the committee on Bill C-75.

Mr. Bayne: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness will be the Canadian Harbour Commission Ports, and representing this organization will be Mr. C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission, Oshawa, Ontario. Also Mr. Scott McLaren, Vice-Chairman, Fraser River Harbour Commission, British Columbia; and Ms Donna Taylor, Chief Executive Officer, Port of Oshawa.

• 1150

Mr. Ray Lunn (Chairman, Oshawa Harbour Commission): Mr. Chairman and committee members, I represent the chairmen of the nine commission ports in Canada, and on behalf of the commission ports I wish to extend to you our appreciation for being invited to attend your meeting on Bill C-75. Scott McLaren represents the west coast ports. Ms Taylor is Chief Executive Officer and Port Manager of the Port of Oshawa. We would just like to throw in a little commercial: Donna is the first and only female port manager in North America that we are aware of, and we suspect the only one in the world.

My remarks will be directed to the new clause 4 of Bill C-75, which will provide authority for the Coast Guard to recover the cost of vital services such as dredging, aids to navigation, ice-breaking, vessel traffic, and escorting services. For those who are not familiar with the commission ports, I would like very briefly to explain the system.

There are nine ports operating as commission ports in Canada: on the west coast, the Nanaimo Harbour Commission, Port Alberni Harbour Commission, Fraser River Harbour Commission, and North Fraser Harbour Commission; and in the Great Lakes, Thunder Bay Harbour Commission, Windsor Harbour Commission, Hamilton Harbour Commission, Toronto Harbour Commission, and the Oshawa Harbour Commission. Seven of the commission ports operate under the Harbour Commissions Act of 1964, while Toronto

[Translation]

Je voudrais que M. Bayne nous confirme, à cause de la question de M. Angus, que le port d'Halifax ne connaît pas le gel, qu'il ne requiert pas les services de brise-glace, qu'il nécessite très peu de dragage, si tant est qu'il en a besoin, pour permettre l'entrée de gros et de très gros navires. Par conséquent de l'avis des responsables du port d'Halifax—c'est bien cela n'est-ce pas M. Bayne—les services de brise-glaces ne sont pas requis pour le port de Halifax, n'est-ce pas?

M. Bayne: Il n'est pas nécessaire de briser la glace pour que le port de Halifax fonctionne.

M. Crosby: Qu'en est-il du dragage?

M. Bayne: Le port d'Halifax ne nécessite pas de dragage non plus.

Le président: Votre temps est écoulé.

M. Crosby: Excusez-moi, je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bayne, d'avoir comparu comme témoin au sujet du projet de loi C-75.

M. Bayne: Merci, monsieur le président.

Le président: Le témoin suivant est le représentant des ports relevant de la Commission des ports nationaux, M. C. Ray Lunn, président de l'*Oshawa Harbour Commission* à Oshawa, en Ontario. Ainsi que M. Scott McLaren, vice-président, Commission du port de la rivière Fraser, Colombie-Britannique; et M^{me} Donna Taylor, président-directeur général, port d'Oshawa.

M. Ray Lunn (président, Commission du port d'Oshawa): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je représente les présidents des neuf commissions portuaires canadiennes et en leur nom permettez-moi de vous remercier de votre invitation à participer à vos délibérations sur le projet de loi C-75. Scott McLaren représente les ports de la Côte ouest. M^{me} Taylor est le président-directeur général du port d'Oshawa. Permettez-nous de faire une petite annonce publicitaire: Donna est la première et la seule femme à être directeur d'un port en Amérique du Nord, à notre connaissance, et très probablement la seule dans le monde entier.

Mes remarques porteront sur le nouvel article 4 du projet de loi C-75 qui donne à la Garde côtière le pouvoir de se faire rembourser les frais de services aussi vitaux que le dragage, l'aide à la navigation, les opérations de brise-glace, le trafic maritime et l'escorte des navires. Pour ceux qui ne connaissent pas bien le fonctionnement des commissions portuaires, j'aimerais vous l'expliquer très brièvement.

Il y a au Canada neuf ports relevant d'une commission portuaire: sur la Côte ouest, la Commission du port de Nanaimo, la Commission portuaire de Port Alberni, la Commission portuaire du Fraser, et la Commission portuaire de North Fraser; et pour les Grands Lacs, la Commission du port de Thunder Bay, la Commission du port de Windsor, la Commission du port de Hamilton, la Commission du port de Toronto et la Commission du port d'Oshawa. Sept de ces commissions portuaires relèvent de la loi sur les commissions

[Texte]

and Hamilton Harbour Commissions operate under acts established as far back as 1911 and 1912 respectively. Commission ports are governed by representatives appointed by the federal government and the local municipalities in which the ports are located, the number varying according to the size of the port. Together, these nine ports handle just over 20% of the total cargo movements through the Canadian port system.

The commission ports of Canada are very supportive of the government's commitment to cost recovery and restraint. However, as stated in my letter of December 2, 1985, we are concerned that there is great potential for discrimination in such open-ended legislation as proposed in the new clause 4 against Canadian ports.

Cost recovery is also being discussed in the United States. We believe it is extremely important to avoid having two separate systems, with different guidelines and options for attracting cargo. A co-ordinated effort with the Government of the United States will ensure that Canadian ports are not penalized either by an early implementation of such policy before our competitors or more limiting guidelines for our ports.

Cargo owners have no national loyalty and will use the port offering the most favourable rates. For cargoes travelling such vast distances, it makes little difference to them if their final destinations differ even by up to 100 miles. This is particularly relevant for Canadian ports competing with American ports that in many cases are far less than that distance apart. Since clause 4 allows for the possibility of the Coast Guard recovering 100% of the cost of its services, there is a potential for the cost of doing business in Canada to escalate to the point of being non-competitive.

• 1155

The ports are currently negotiating the guidelines for a user-pay dredging policy with the Coast Guard. I suggest to you that discussions outlining the services to be provided to the ports at no cost are redundant if the Coast Guard has the opportunity of recovering these costs. At a time when the port users are experiencing rising prices in many areas, the option of the port authorities to pass on these charges does not exist if we are to avoid losing cargo to the United States.

The nine commission ports of Canada contribute greatly to the economy of our country, and as their representative today, I reiterate our support for the government's efforts but also our concern for the continued viability of our ports. We therefore respectfully request that the new clause 4 of Bill C-75 be withdrawn for further study and consultation with all parties concerned and specifically with individual commission ports so that our concerns of remaining competitive can be taken into consideration.

Thank you.

[Traduction]

portuaires promulguée en 1964 alors que les commissions de Toronto et d'Hamilton relèvent de lois remontant à 1911 et 1912 respectivement. Les commissions portuaires sont gérées par des représentants nommés par le gouvernement fédéral et les municipalités où sont situés ces ports, le nombre de commissaires étant proportionnel à l'importance du port concerné. Ensemble, ces neuf ports assurent le transit et la manutention d'un peu plus de 20 p. 100 du total des marchandises passant par les ports canadiens.

Les commissions portuaires du Canada appuient les efforts du gouvernement tendant à recouvrer les frais et à limiter les dépenses. Cependant, comme le disait ma lettre du 2 décembre 1985, la portée illimitée de ce nouvel article 4 nous fait craindre que les ports canadiens ne finissent par être les victimes d'un mouvement de discrimination.

Cette possibilité de remboursement des frais fait également l'objet de discussions aux États-Unis. À notre avis, il importe d'éviter la création de deux régimes distincts accompagnés de directives et d'options différentes pour attirer le trafic. Une coordination des efforts avec le gouvernement des États-Unis permettrait d'assurer que les ports canadiens ne soient pénalisés ni par une mise en vigueur prématurée d'une telle politique avant nos concurrents ni par des directives limitatives qu'on leur imposerait.

Les armateurs n'ont cure de la loyauté nationale et utiliseront les ports leur offrant les tarifs les plus avantageux. Pour les cargaisons couvrant des distances énormes, couvrir 100 milles de plus ou de moins avant d'arriver à destination ne fait pratiquement aucune différence. C'est un facteur encore plus important pour des ports canadiens en concurrence avec des ports américains qui, dans de nombreux cas, se trouvent beaucoup moins éloignés. Étant donné que l'article 4 autorise la garde côtière à se faire rembourser à 100 p. 100 les frais de ses services, le danger que les ports canadiens perdent tout attrait sur le plan financier devient réel.

Les ports négocient actuellement un barème de dragage avec la garde côtière. En conséquence, ces discussions portant sur les services offerts aux ports gratuitement deviennent inutiles puisque la garde côtière pourra se faire rembourser. Les utilisateurs des ports connaissant une escalade des prix dans toutes sortes de domaines; les autorités portuaires ne peuvent donc leur faire assumer ces frais supplémentaires si elles ne veulent pas perdre ce trafic au bénéfice des États-Unis.

Les neuf commissions portuaires du Canada apportent une grande contribution à l'économie de notre pays, et en leur nom, aujourd'hui, je vous répète notre appui aux efforts du gouvernement mais également notre inquiétude quant à la viabilité future de nos ports. En conséquence, nous vous demandons respectueusement de bien vouloir retirer le nouvel article 4 du projet de loi C-75 aux fins d'études supplémentaires et que toutes les parties concernées soient consultées, tout particulièrement chacune des commissions portuaires afin de tenir compte de leurs craintes sur le plan de la concurrence.

Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lunn.

We will now go directly to the questioning. Mr. Tobin, 10 minutes, please.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Lunn for his presentation, which was short and to the point. He might find some humour in the fact that, when we travelled around the country studying deregulation of the transportation industry, our friend and colleague who is not here, Mr. Les Benjamin, used to call people who would say they support the government but "yeah-butters": "Yeah, we are on-side, but . . ."

I should say to you, Mr. Lunn, that the position being taken by the Canadian Harbour Commission ports represents my own view with respect to clause 4, which is this. There may be some provision for cost recovery, but until we know what the mechanism is, we are entering quicksand to provide the enabling legislation to recover costs without knowing exactly how it is going to be ultimately imposed and without knowing what the impact on various segments of the shipping industry, including harbours and ports, will be.

The Port of Halifax—Dartmouth, as you heard, were here just a few minutes before you were, and they were very much in support of clause 4 and the proposals of the Government of Canada to proceed with cost recovery based on the provisions of clause 4. I see we have the nine ports you represent taking an opposite point of view, really. Can you tell me why—I suppose it is a logical question—there would be such a discrepancy between the position of the Port of Halifax—Dartmouth and that of the nine ports you represent?

Mr. Lunn: I am sorry; I really was not paying that much attention to the presentation by the gentleman from Halifax, but . . .

Mr. Tobin: You can take my word for it that he was very much on-side with clause 4. Why would there be such a discrepancy? What is the difference between these nine ports and Halifax—Dartmouth?

Mr. Lunn: If you do not mind, I will ask Mr. McLaren, representing west coast commission ports, to make a comment.

Mr. McLaren: Basically, I think Halifax does not require any of the services for which charges are going to be made, and I think many of the commission ports do. I know the port I represent has considerable dredging, and the cost of doing that dredging, after the responsibility was transferred from Public Works Canada to the Coast Guard, has increased our cost of dredging. We are now responsible for secondary channel dredging and dock dredging, which Public Works used to carry out, and that is an additional cost to the port of approximately \$0.5 million a year. If the whole channel in the river were to be fully dredged by the commission—I cannot accurately estimate; the costs vary from year to year depending on the freshet in the Fraser—the main channel in from the Strait of Georgia to New Westminster is 16 miles, and there is a lot of dredging to be done in that area.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lunn.

Nous passons maintenant directement aux questions. Monsieur Tobin, 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Lunn de son exposé qui était bref et précis. Il vous amusera peut-être d'apprendre que lors de nos audiences en déplacement sur la déréglementation de l'industrie des transports, notre ami et collègue qui n'est pas ici, M. Les Benjamin, avait pour habitude d'appeler ceux qui disaient appuyer les efforts du gouvernement des «oui-mais»: «Oui, nous sommes d'accord, mais . . .»

J'ajouterais, monsieur Lunn, que la position adoptée par la Commission des ports canadiens correspond à la mienne en ce qui concerne l'article 4. Certains remboursements sont peut-être nécessaires mais tant que nous n'en connaissons pas les mécanismes, nous nous aventurons sur des sables mouvants en légiférant ce recouvrement des frais sans savoir exactement ce qui finira par être imposé et sans en connaître l'incidence sur les divers secteurs maritimes, y compris les ports.

Vous les avez entendus, ils ont comparu quelques minutes avant vous: les représentants du port d'Halifax—Dartmouth appuient sans réserve cet article 4 et les propositions du gouvernement fédéral destinées au recouvrement des frais sur la base des dispositions de l'article 4. Je constate que vous représentez neuf ports et qu'en réalité votre point de vue est diamétralement opposé. Pourriez-vous me dire pourquoi—je suppose que c'est une question logique—il y a une telle différence de points de vue entre le port d'Halifax—Dartmouth et les neuf ports que vous représentez?

M. Lunn: Je m'excuse, je n'ai pas vraiment prêté toute l'attention nécessaire au témoignage du représentant d'Halifax, mais . . .

M. Tobin: Croyez-moi, il était tout à fait pour l'article 4. Pourquoi une telle différence de points de vue? Quelle est la différence entre ces neuf ports et Halifax—Dartmouth?

M. Lunn: Si cela ne vous dérange pas, je demanderais à M. McLaren, qui représente les commissions portuaires de la côte ouest, de vous répondre.

M. McLaren: Pour l'essentiel, je crois qu'Halifax n'a pas besoin de ces services qui vont devenir payants alors que la majorité des commissions portuaires en ont besoin. Je sais que le port que je représente a souvent besoin d'être dragué, et le coût de ce dragage a nettement augmenté après que la responsabilité de ce service ait été transférée des Travaux publics à la garde côtière. Nous devons maintenant assurer le dragage du chenal secondaire et des docks à la place des Travaux publics, ce qui représente pour le port un coût supplémentaire d'environ un demi-million de dollars par année. Si l'intégralité du chenal dans la rivière devait être draguée par la commission—je ne peux pas vous donner de chiffres précis, le coût varie d'année en année en fonction du niveau des eaux—le chenal principal depuis le détroit de Géorgie jusqu'à New Westminster est long de 16 milles et il faut procéder souvent à des travaux de dragage.

[Texte]

So we are simply looking at a cost factor. Also, the costs of aids to navigation in the river would not be appreciable, but it would be a cost figure we are trying to avoid.

• 1200

Mr. Tobin: Let me just say that as an Atlantic Canadian I find myself in an usual position. Ordinarily, Atlantic Canadians are arguing that we ought not to be penalized because of the geography and weather and climate of where we live, in terms of the user-pay for service in this country. We have had the strange anomaly this morning of the opposite point of view being presented by an Atlantic Canadian commission out of Halifax—Dartmouth. That is a bit of an unusual development.

Let me ask this question. I had some clippings sent to me some time ago as associate transport critic with the Liberal Party on problems, for example, in the Port of Vancouver, loss of traffic moving south and so on. Looking at the nine ports operating as commissions in Canada, what have been the traffic patterns over the last number of years and what kind of traffic increase or decrease is currently being projected? How healthy are they?

Mr. McLaren: Looking at the west coast—

Mr. Tobin: I realize it is a double-edge sword. You would like to say, they are very healthy, we can handle all the traffic that will come our way. I ask that question in relation to the ability of ports to absorb potential charges that are associated with clause 4.

Mr. McLaren: It all depends on whether there is full recovery of costs or what percentage would be proposed under the regulations under clause 4.

The Port of Fraser is economically viable at the present time and we could absorb some of these costs, but if they were all placed upon the port, we certainly could not. In relation to the situation both at the Port of Vancouver, which you are aware of, and Fraser Port, and in regard to United States ports in the Pacific northwest, Bellingham, Tacoma, Seattle, there is a large diversion. Even the Port of Bellingham, which is a comparatively small port, is establishing duty-free zones at Sumas, Huntington, with the idea that the CPR will deliver the materials, have them processed in this duty-free zone and then ship to Bellingham for export.

At the present time we have a situation wherein containers are being shipped through the Port of Fraser, by barge, to Seattle. Deep-sea shipping is trying to get down to one port of call—competition is fierce, prices are slashed. The U.S. ports in Washington have a very marked advantage. They have the right of a 2% tax levy on the county in which they are situated. King County, for the Port of Seattle, generates about \$20

[Traduction]

Il s'agit donc d'un simple facteur de coût. Les coûts d'aide à la navigation dans la rivière ne seraient pas considérables mais il reste que nous préférierions les éviter.

M. Tobin: Permettez-moi simplement de vous dire qu'en tant que Canadien des provinces de l'Atlantique, je me trouve dans une position particulière. Les Canadiens de cette région protestent généralement qu'ils ne devraient pas être pénalisés dans le paiement des services dont ils bénéficient à cause du climat et des conditions météorologiques et géographiques dans lesquelles ils vivent. Mais nous nous sommes trouvés dans une situation paradoxale ce matin, puisque la Commission du Canada Atlantique, de Halifax-Dartmouth, a présenté le point de vue opposé. Voilà qui nous sort certainement de l'ordinaire.

Permettez-moi de vous poser la question suivante: en tant que critique adjoint de la politique des transports, pour le Parti libéral, on m'a envoyé il y a quelque temps des coupures de journaux sur les difficultés du port de Vancouver, par exemple la diminution du nombre des bateaux à destination du sud. Si l'on examine la situation dans les neuf ports canadiens relevant d'une commission, quelles ont été les itinéraires les plus fréquentés au cours des dernières années? De quel ordre est l'augmentation ou la diminution actuellement prévue? La situation est-elle saine?

M. McLaren: Si on l'examine le cas de la côte occidentale...

M. Tobin: Je me rends compte que c'est à double tranchant. On aimerait pouvoir dire que la situation est bonne et qu'on peut acheminer tous les bateaux qui transitent dans nos ports, mais je pose cette question à propos de la capacité de ces derniers d'absorber l'augmentation potentielle qui résulterait de l'article 4.

M. McLaren: Pour répondre à cette question, il faudrait savoir si l'on recouvre entièrement les frais ou quel serait le pourcentage proposé aux termes de l'article 4 du règlement.

A l'heure actuelle, le port de Fraser est économiquement viable et nous pourrions absorber certains de ses frais, mais il n'en serait certainement pas de même s'ils étaient tous imposés au port. En ce qui concerne la situation du port de Vancouver, situation dont vous êtes au courant et du port de Fraser, et celle des ports américains de la côte Pacifique comme Bellingham, Tacoma et Seattle, la force d'attraction varie considérablement. Même le port de Bellingham, qui est relativement petit, établit des zones exemptées de douanes à Sumas et Huntington, avec l'intention de recevoir les marchandises livrées par le Canadien Pacifique, de les faire transformer dans ces zones franches puis de les réacheminer sur Bellingham pour les exporter.

À l'heure actuelle, les conteneurs sont expédiés par péniche du port de Fraser à Seattle. La navigation hauturière essaie de se diriger sur un seul port d'escale, et on sabre les prix, car la concurrence est féroce. Les ports américains de l'État de Washington ont un avantage très marqué, car ils ont le droit de prélever un impôt de 2 p. 100 sur le comté dans lequel ils se trouvent. C'est ainsi que King County, dans lequel se trouve le

[Text]

million a year as a subsidy towards the operation of their port. Also long-term agreements in our area, on containers particularly, do have a restrictive situation.

I do not know statistically exactly how many thousands of containers—you would probably have a better idea than I have, Mr. Tobin—are being diverted through Seattle.

Mr. Tobin: I just want to establish the point that there is, given the current economics, a fairly substantial diversion of traffic south of the border. I am less concerned about diversion of traffic in between Canadian ports or competing Canadian ports, but this is south of the border.

Mr. McLaren: Yes.

Mr. Tobin: Perhaps somebody else might want to answer this one: What would be a comparative analysis of what is going on at, for example, Windsor Harbour Commission, Thunder Bay, Hamilton and so on, Toronto?

Mr. Lunn: Comparative analysis?

Mr. Tobin: First of all, how healthy are those commission, those ports, and is there a similar problem being experienced to what is occurring on the west coast?

Mr. Lunn: Mr. Tobin, if you do not mind, I would like our port manager to answer that question for you. She fortunately has a more statistical background than I.

Mr. Tobin: Okay.

Ms Donna Taylor (Chief Executive Officer, Oshawa Harbour Commission): I do not have the dollars and cents with me, but the Oshawa Harbour Commission is located on the St. Lawrence Seaway system. We are actually the first port as you enter the system, so we are only 32 miles from Toronto. While we have always competed with the other Canadian ports, we are not concerned with that aspect of it at all.

We are concerned with the fact that the general amount of cargo in the St. Lawrence Seaway system is going down. There is going to be less and less for the Port of Oshawa to take away from any of the other ports. It is being diverted through the United States.

Perhaps I could deal specifically with the Port of Oshawa, because that is the only one that I know.

Mr. Tobin: Yes.

Ms Taylor: I will use some examples. There is reference in this brief to the problems with the Coast Guard in terms of establishing dredging guidelines. In the years since the harbour commission has been established, the Department of Public Works and then ultimately Transport Canada had funding responsibility for all our dredging, right up to the berths; it was an expense we did not have to bear. When we are in negotiations with the Coast Guard, we are being told now that they will do main-channel dredging, and even the question of a turning basin is not definite.

[Translation]

port de Seattle, verse environ 20 millions de dollars par an à titre de subvention pour l'exploitation du port. Ajoutons à cela que les accords à long terme dans notre région, en particulier ceux qui concernent les conteneurs, créent des contraintes.

Je ne sais pas au juste combien de milliers de conteneurs sont acheminés sur Seattle, vous devez le savoir mieux que moi, monsieur Tobin.

M. Tobin: Je voulais simplement faire remarquer que compte tenu de la conjoncture actuelle, un nombre considérable de bateaux est dévié de nos ports vers les États-Unis. Les détournements entre ports canadiens concurrents m'inquiètent moins que de voir une partie des bateaux aller vers le sud au lieu de faire escale dans nos ports.

M. McLaren: Oui.

M. Tobin: Quelqu'un d'autre pourrait peut-être répondre à la question suivante: que donnerait une analyse comparée de la situation dans les commissions portuaires de Windsor, Thunder Bay, Hamilton et Toronto, par exemple?

M. Lunn: Une analyse comparée?

M. Tobin: Tout d'abord, dans quelle mesure la situation est-elle saine dans ces ports, et existe-t-il un problème semblable à celui de la côte occidentale?

M. Lunn: Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, monsieur Tobin, je voudrais demander à notre président-directeur, qui a davantage les chiffres en tête que moi, de répondre à cette question.

M. Tobin: Très bien.

Mme Donna Taylor (président-directeur général, Commission du port d'Oshawa): Je n'ai pas sur moi les données précises, mais la Commission du port d'Oshawa est située sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous sommes le premier port lorsqu'on pénètre sur cette Voie, et nous ne sommes qu'à 32 milles de Toronto. Tout en ayant toujours fait concurrence aux autres ports canadiens, nous ne voyons aucune difficulté de ce côté.

Ce qui nous préoccupe, c'est le fait que le volume général des marchandises transporté sur la Voie maritime est en baisse; la part que le port d'Oshawa peut donc prendre aux autres ports s'amenuise et est dévié vers les États-Unis.

Est-ce que vous me permettez de parler spécifiquement du port d'Oshawa, puisque c'est le seul que je connais?

M. Tobin: Certainement.

Mme Taylor: Je vais vous donner certains exemples. Il est question dans ce mémoire des difficultés de la garde côtière pour définir des directives de dragage. Dans les années qui ont suivi la création de la Commission des ports, le ministère des Travaux publics et finalement Transport Canada ont assumé les frais de tout le dragage jusqu'aux postes d'amarrage, mais ce n'était pas nous qui en étions chargés. Et durant les négociations, la garde côtière nous dit qu'elle se chargera de draguer le chenal principal, mais il n'est pas certain qu'elle se chargera de draguer le bassin giratoire.

[Texte]

• 1205

The minimum amount of dredging we can have done at the Port of Oshawa is some \$200,000 per year. If we can arrange for the Coast Guard to continue to do that, that is one thing, but it does not look as though we will get it all done. The Port of Oshawa only made \$137,000 in 1984, so we cannot afford to absorb the full cost of the dredging.

What we are worried about is that perhaps these discussions are redundant—that even if they acknowledge they will do it, they have the potential under this clause to turn around at some point in the future and charge it back to us. It will put the Port of Oshawa out of business. If you add to that our aids to navigation, we simply will not be competing any longer. Now, that is from the Port of Oshawa, but I gather from discussions that . . .

Mr. Tobin: That is a reflection of the whole thing.

Mr. Lunn: Yes. We are the smallest port in the system, but that reflects, on a ratio basis, throughout all the other commission ports in the Great Lakes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus is next—ten minutes, please.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lunn, Mr. McLaren, Miss Taylor, welcome; I appreciate your brief and the information you are providing us with.

I want to follow along in the same line as Mr. Tobin in talking about the dredging aspect. I know from my own port that negotiations commenced last summer about dredging within the Port of Thunder Bay, and that the amount being negotiated was 100% cost recovery. The only difference was where the line is drawn. I think you were speaking to that a bit, Miss Taylor, in terms of your answer to Mr. Tobin.

In effect, what we have had is a two-stage kind of imposition of user fees. We have had one stage, which has been a decision by the Coast Guard after they assumed responsibility for the dredging services, to say this is the area that we consider our responsibility, the rest is yours. Is that a correct analogy of what has happened?

Ms Taylor: Yes.

Mr. Angus: So in terms of C-75, really what the bill is talking about is cost recovery for that narrow main channel. Is that your interpretation? Because everything else has already been dumped into your lap.

Ms Taylor: That is right, yes.

Mr. Angus: So in the global concept . . . I mean, the Minister talks about a ceiling of 15%; he will not go above that in terms of cost recovery for Coast Guard services. But because of the shift you are already going to have 100% cost recovery, because if you want those secondary channels dredged you are going to have to pay for it, which means you

[Traduction]

Dans le port d'Oshawa, nous disposons de 200,000\$ par an pour le dragage. Si nous obtenons que la garde côtière continue à l'assurer, tant mieux, mais il n'est pas certain qu'elle se charge de tout. Le port d'Oshawa n'ayant réalisé que 137,000\$ de bénéfices en 1984, nous ne pouvons pas payer nous même tous les travaux de dragage.

Ce qui nous inquiète, c'est que ces discussions sont peut-être inutiles, et que même si elle consent à le faire, cet article lui permet par la suite de nous faire payer ces travaux. Le port d'Oshawa sera mis en faillite. Si vous ajoutez à cela nos aides à la navigation, nous ne pourrions tout simplement plus soutenir la concurrence. Je parle ici du port d'Oshawa, mais je crois comprendre, d'après les discussions, que . . .

M. Tobin: Ce n'est qu'un cas entre beaucoup d'autres.

M. Lunn: Effectivement. Nous sommes le plus petit port de l'ensemble, et la même situation se retrouve, sur une autre échelle, dans toutes les autres commissions portuaires des Grands Lacs.

M. Tobin: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. C'est M. Angus qui a maintenant la parole, mais seulement pour dix minutes.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Lunn, monsieur McLaren et mademoiselle Taylor, et je vous remercie de votre mémoire et de l'information que vous nous donnez.

Je voudrais reprendre la question de M. Tobin à propos du dragage. D'après la situation qui règne dans mon propre port, je sais que les négociations sur le dragage ont été entamées l'été dernier par le port de Thunder Bay et qu'il était question de recouvrer la totalité des frais. La seule différence, c'est de savoir à quoi l'on s'en tient et vous avez abordé cette question, mademoiselle Taylor, dans votre réponse à M. Tobin.

Nous avons eu, dans une double étape, l'imposition des redevances de l'utilisateur. Dans une première étape, la garde côtière a décidé, après s'être chargée des services de dragage, qu'au-delà d'un certain seuil la responsabilité nous incombait. Est-ce bien là ce qui s'est produit?

Mme Taylor: C'est bien cela.

M. Angus: Le projet de loi C-75 parle du recouvrement des frais pour les trois principaux chenaux. Est-ce ainsi que vous le comprenez? Tout le reste nous incombe.

Mme Taylor: C'est bien cela.

M. Angus: D'une façon générale . . . Le ministre parle d'un plafond de 15 p. 100, qu'il ne veut pas dépasser pour le recouvrement des frais de service de la garde côtière. Mais avec ce changement, vous récupérerez déjà 100 p. 100 des frais, car si vous voulez que les chenaux secondaires soient dragués, il faudra que vous en assumiez le coût, c'est-à-dire

[Text]

are going to have to charge the users of your port for that cost; it is going to have to be passed through them.

Ms Taylor: There is already a certain percentage that is going to happen, and this will just make it 100%. Does that . . . ?

Mr. Angus: Yes. Actually, it is a little worse than I thought.

On January 17 there was an article in the *New York Journal of Commerce* indicating that the Port of Thunder Bay and the Illinois International Port will freeze port charges for the 1986 shipping season. It goes on to suggest that the majority of ports in both Canada and the United States—along the seaway, at least—will be holding the line, so to speak, this year. In terms of the ports your organization represents, is that happening with them as well?

Mr. Lunn: The Port of Oshawa issued a press release similar to the one you have there from Thunder Bay. I think that was the idea—that all ports in the Great Lakes, both American and Canadian, would hold the line on increased charges.

Ms Taylor: I am not sure which ports have actually responded, but as Mr. Lunn mentioned, we have decided to hold the line on costs in 1986. Furthermore, I have been under a lot of recent pressure from our existing port users to reduce my top wharfage charges. They are all now looking for reductions; they are not looking favourably at any kinds of increases at all. So my costs are going to be going up, and I have no way of assessing the port users and expecting any kind of positive response.

• 1210

Mr. Angus: I want to compliment the ports for taking the leadership. At a time when restraint in effect means higher costs for people to use things, I think it is a very positive step to hold the line on the kind of fees . . . and I want to explore that further. Obviously there is a reason. Why are you holding the line? If you allowed your fees to increase, what would be the impact on your users?

Ms Taylor: It is not just a port fee hold-the-line policy. What it is designed to do is encourage the other aspects of the port to adopt the same philosophy; for example, for the ILA in wage negotiations to stop looking for wage increases, perhaps, or for tug operators not to increase their charges to the vessels using the port. The Port of Oshawa has taken the lead to encourage other agencies to do the same so that everyone can benefit.

Mr. Angus: Through some of the discussions we have had with witnesses it has begun to come clear, at least to me, and I think to some other members, that because of the tax system we have in Canada the majority of user fees are deductible. If somebody uses the Port of Oshawa, they can deduct your fees from their profit, assuming they have a profit. The whole intention of user fees, as this government has proposed it, is to try to increase revenues, on one hand, to the tax pool, to make sure more money goes to the government; but at the same

[Translation]

que vous le répercutez sur les utilisateurs du port, car c'est d'eux que devra venir cet argent.

Mme Taylor: Cela va déjà se faire pour un certain pourcentage, ce qui nous amènera tout juste à 100 p. 100. Est-ce que . . . ?

M. Angus: Oui, c'est même encore pire que je ne le pensais.

Le 17 janvier, un article paru dans le *New York Journal of Commerce* annonçait que le port de Thunder Bay et le *Illinois International Port* bloqueraient les droits portuaires durant la saison de navigation de 1986. On y dit également que la majorité des ports canadiens et américains de la Voie maritime maintiendront leurs tarifs cette année. Est-ce bien ce qui se passe dans les ports que représente votre organisation?

M. Lunn: Le port d'Oshawa a publié un communiqué de presse semblable à celui que vous avez ici concernant Thunder Bay. Je crois que telle était bien l'intention, à savoir que tous les ports des Grands Lacs, à la fois américains et canadiens, aligneraient mutuellement leurs augmentations.

Mme Taylor: Je ne sais pas au juste quels sont les ports qui ont répondu, mais comme le disait M. Lunn, nous avons décidé de bloquer nos tarifs pour 1986. Par ailleurs, les utilisateurs actuels de notre port ont exercé toutes sortes de pressions pour nous faire diminuer nos droits d'amarrage les plus élevés. Tous réclament des diminutions, et se refusent à envisager la moindre augmentation. Mes coûts vont donc augmenter, et je n'ai aucun moyen de prévoir quels seront les utilisateurs du port ni d'en attendre une réaction favorable.

M. Angus: Je tiens à féliciter les ports d'avoir pris l'initiative. À cette époque où les contraintes budgétaires imposent des frais plus élevés aux utilisateurs, j'estime que la décision de ne pas majorer les frais de ce genre est très positive et j'aimerais approfondir cette question. Il y a évidemment une raison. Pourquoi avez-vous décidé de maintenir les frais à leur niveau actuel? Si vous laissez les frais augmenter, quelle incidence cela aurait-il sur les utilisateurs de vos services?

Mme Taylor: Il ne s'agit pas uniquement de maintenir à leur niveau actuel les frais portuaires. Cette politique vise à encourager les autres services du port à adopter le même principe; par exemple, que l'Association internationale des débardeurs cesse de réclamer des augmentations salariales ou que les exploitants de remorqueurs n'augmentent pas les frais demandés aux navires utilisant le port. Le port d'Oshawa a pris l'initiative pour inciter d'autres organismes à suivre son exemple pour que tous puissent en bénéficier.

M. Angus: Certaines des discussions que nous avons eues avec certains témoins m'ont fait comprendre clairement, et d'autres membres du Comité l'ont aussi compris, que la plupart des droits d'utilisateur sont déductibles de l'impôt au Canada. Les utilisateurs du port d'Oshawa peuvent déduire de leurs profits les frais que vous leur demandez, en supposant qu'ils en aient. L'augmentation des frais d'utilisateur proposée par le présent gouvernement vise à augmenter les recettes fiscales du gouvernement, mais, en même temps, étant donné notre

[Texte]

time, because of the tax situation, we have the same amount going out, by and large. We have heard a number of suggestions about tightening up the cost recovery so that it only deals with certain vessels under certain conditions and it is more directly related to actual usage. But the reality is that from an efficiency point of view . . . obviously it costs money to collect these kinds of fees. You yourselves know from the administration of your ports that it does cost you to collect the wharfage charges and what other fees you have.

Could you give us an indication what percentage of your budgets you can point to as being related to the cost of collecting those fees? One of the reasons why I am asking is that in some ways you will have to administer clause 4.

Ms Taylor: I do not think this is going to be too favourable to the Port of Oshawa. I think our cost of collecting the fees is very small. We have a very small tonnage. We average about 300,000 tonnes a year. So the invoicing and the administrative side of the Orders in Council for rate increases, etc. are actually a very small portion of our operations.

Mr. Angus: But you also only have a net income of around \$125,000 a year, or a budget of \$125,000 a year. So are we talking about 10%? Are we talking about one person in your operation who is dedicated to the process of collecting fees?

Ms Taylor: We have a very lean operation at the Port of Oshawa: myself as port manager, and my secretary. So I do the raising of the invoices and she does the physical typing. I would think, though, in the wages and time percentage it would probably be 15% or 20% of our time and effort.

Mr. McLaren: The port I represent personally is a landlord port. Our facilities are operated under management contract. We take our percentage off the top. The operators then would be responsible, I would think, for collecting such fees as they are now for wharfage, handling, berthage, and so on. So I cannot see anything in that.

Mr. Belsher: Most of my questions will be directed to Mr. McLaren, because of the west coast.

Is the main competition for the ports you are in charge of from the port of Vancouver, or is it from Bellingham, Seattle, Portland, San Francisco?

Mr. McLaren: The Fraser port does not consider itself in competition with the Port of Vancouver. We have a port that is limited in draught to between 33 feet and 35 feet. The Port of Vancouver obviously has 55 feet or 60 feet. The tonnages through the Port of Vancouver are approximately 60 million tonnes per year. About 50 million of that is in bulk commodities of coal, potash, sulphur, and so on. Of the remaining 10 million tonnes, we probably have about 2 million tonnes. Generally speaking, we do not feel there is a competitive situation between the Port of Vancouver and the Fraser port.

[Traduction]

régime fiscal, il y a autant de sorties de fonds que de recettes. Certains ont proposé un resserrement des procédures de récupération des coûts afin qu'elles s'appliquent uniquement à certains navires dans certaines conditions et qu'elles soient plus directement liées à l'utilisation réelle. Or, du point de vue de l'efficacité, la collecte de ces frais impose évidemment des coûts. Vous savez vous-même, puisque vous êtes responsable de l'administration de certains ports, que la perception des droits de mouillage et autres frais vous coûte quelque chose.

Pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage de vos budgets qui sert à couvrir les coûts de perception de ces frais? Je cherche à savoir ce qu'il vous en coûtera pour faire appliquer l'article 4 du projet de loi.

Mme Taylor: Je ne crois pas que cette disposition soit avantageuse pour le port d'Oshawa. Nos coûts de perception sont relativement minimes. Le tonnage qui transite dans nos ports est très faible. Nous atteignons en moyenne environ 300,000 tonnes par année. Ainsi, les coûts de facturation et d'administration résultant de l'augmentation du tarif décidée par décret en conseil représente en réalité un très faible pourcentage de nos opérations.

M. Angus: Mais vous avez seulement un revenu net d'environ 125,000\$ par année. Cela représente donc 10 p. 100 de votre budget, n'est-ce pas? Devez-vous affecter une personne à la perception des frais?

Mme Taylor: Les effectifs du port d'Oshawa sont limités au maximum: je suis moi-même administratrice du port et j'ai une secrétaire. Je prépare donc les factures et elle s'occupe de la dactylographie. J'estime cependant qu'en termes de pourcentage de salaire et de temps, cela représente entre 15 et 20 p. 100.

M. McLaren: Le port que je représente est administré en vertu d'un contrat. Nous prenons donc notre pourcentage avant distribution. Les exploitants seraient donc responsables de la perception des droits de quai, de manutention, de mouillage, etc. Je ne vois donc pas de problème à cet égard.

M. Belsher: Je vais adresser la plupart de mes questions à M. McLaren puisqu'il est de la côte du Pacifique.

Les ports dont vous êtes responsable doivent-ils soutenir surtout la concurrence du port de Vancouver ou plutôt celle des ports de Bellingham, Seattle, Portland et San Francisco?

M. McLaren: Le port de Fraser ne se croit pas en concurrence avec le port de Vancouver. Notre port a une profondeur qui varie entre 33 et 35 pieds. Le port de Vancouver lui a évidemment entre 55 et 60 pieds. Le port de Vancouver accueille environ chaque année 60 millions de tonnes, dont 50 millions de denrées en vrac, soit le charbon, le potasse, le soufre, et caetera. Sur les 10 millions de tonnes restantes, il nous en revient environ deux millions. De façon générale, nous ne croyons pas qu'il y ait de concurrence entre le port de Vancouver et le port Fraser.

[Text]

Mr. Belsher: How do your charges compare with the American ports, at present? Where has the main problem been of the traffic that is being diverted to the American side?

Mr. McLaren: The American ports, because of, shall we say, subsidization through taxation, are able to operate at a lesser cost in charges than we are. That is not the only problem, of course. The American ports, with one-port calls, because of their lower charges, are getting cargo diversions. The shipping lines being so competitive, shall we say the Far East lines, the Soviet steamship lines cutting conference rates by 15% and 20%, and that sort of thing, that is where the diversion comes. They are operating. Even with our depreciated dollar, it is still economical for many to go from the lower mainland bridge into the Puget Sound area.

Mr. Belsher: The Minister, when he appeared before us on January 23, outlined principles concerning clause 4. Have you folks had a change to assess how you might fit in with those principles? This morning we heard a couple of other principles added to the ones he had already enunciated as a possible way of getting at the user paying.

Mr. McLaren: Generally, we are in agreement. Bill C-75 is an excellent bill. It brings up to date the Canada Shipping Act, and I think it is going to be beneficial to the shipping industry.

We have a little difficulty in our thinking reconciling clause 4 with the Minister's policy of freedom to move and deregulation, and so on. Right at the present time diversions are going to take place because of railway associations between American roads and Canadian roads after deregulation, which may make it even more advantageous to go into the Puget Sound area for export. There is no doubt but what shipping through Seattle, because of their longshoring costs, their longshoring contracts on stuffing and destuffing, which you heard so much about in the Vancouver port . . .

We are not against it, we are just apprehensive of how high these charges might be, whether they will cause a diversion, which we suspect they well may, and also how high the charges under clause 4 might be in relation to our incomes.

The principle we agree with. Bluntly, it is the amount of what it is going to cost us that we are concerned about.

Mr. Belsher: The last thing we want to do is put you out of business, because we need your business and we need you there. That is what I was alluding to, as to whether it is in the costing, or is the main problem in the destuffing clause you have alluded to?

Mr. McLaren: We do not ship enough containers to be seriously affected by it. Certainly you have had representations, I am sure, from the Vancouver Port Corporation and/or Canada Ports Corporation with their problems in respect to Vancouver. We would not be affected by containers.

[Translation]

M. Belsher: Comment vos droits se comparent-ils à ceux des ports américains à l'heure actuelle? Qu'est-ce qui explique que le trafic soit détourné vers les ports américains?

M. McLaren: Les ports américains, grâce à des subventions fiscales, si je peux m'exprimer de cette façon, peuvent prélever des droits moins élevés que nous. Ce n'est pas, bien sûr, le seul problème. Les ports américains, en raison de leurs droits moins élevés, accueillent les vraquiers qui ne font qu'une seule escale. Les navires vont plutôt vers les ports américains parce que les expéditeurs sont très compétitifs, c'est-à-dire que *Far East lines*, et les expéditeurs soviétiques offrent des tarifs inférieurs de 15 à 20 p. 100 à ceux des conférences maritimes. Ces expéditeurs sont très actifs. Malgré la baisse de notre dollar, il est encore plus rentable pour bon nombre d'entre eux d'aller dans les ports de la région de Puget Sound.

M. Belsher: Lorsqu'il a comparu devant le Comité le 23 janvier, le ministre a expliqué les principes qui sous-tendent l'article 4 du projet de loi. Avez-vous eu la possibilité de déterminer quelle incidence ces principes auront dans votre cas? Ce matin, un certain nombre de principes additionnels ont été énoncés pour mettre éventuellement en oeuvre un régime de facturation des usagers.

M. McLaren: Nous sommes essentiellement d'accord sur les principes. Le projet de loi C-75 est un excellent projet de loi. Il modernise la Loi sur la marine marchande, et j'estime que ce sera très avantageux pour les expéditeurs maritimes.

Nous avons cependant du mal à concilier l'article 4 et la politique du ministre sur la liberté de circulation et la déréglementation. Le Canada va bientôt perdre une partie des expéditions parce que, après la déréglementation, les chemins de fer viendront compléter le réseau routier américain et canadien, et les expéditeurs jugeront plus avantageux d'exporter depuis la région de Puget Sound. Il ne fait aucun doute que l'expédition par l'entremise de Seattle sera plus avantageuse étant donné les contrats des débardeurs qui prévoient le déchargement et le chargement des conteneurs dans le port de Vancouver, dont on a tant parlé . . .

Nous ne nous opposons pas à ces dispositions, mais nous craignons que ces droits n'entraînent un détournement du trafic, ce que nous croyons possible, et nous craignons que les droits prévus à l'article 4 augmentent en proportion de nos revenus.

Nous sommes d'accord sur le principe. Ce qui nous inquiète, bien franchement, ce sont les coûts que nous aurons à assumer.

M. Belsher: Nous n'avons nullement l'intention de vous acculer à la faillite puisque nous avons besoin de vous. Voilà pourquoi je cherche à déterminer si le principal problème tient aux coûts ou à la clause syndicale qui prévoit le chargement et le déchargement.

M. McLaren: Nous n'expédions pas un nombre suffisant de conteneurs pour être sérieusement touchés par cette clause. Les représentants de la Société du port de Vancouver et de Ports Canada sont sans doute venus vous exposer leurs problèmes pour ce qui est du port de Vancouver. Nous ne serions pas touchés par le trafic de conteneurs.

[Texte]

One of the major things we have is automobile imports, Japanese automobiles, 200,000 vehicles a year. Then we have a lot of steel, which tonnage has fallen off. It is interesting to note that tonnages used to be about 60% export and 40% import. That situation has reversed itself now and we are in a situation where we have 60% import tonnage as opposed to 40% export tonnage.

The forest industry in British Columbia has adversely affected our revenues, inasmuch as the Fraser River has a great many forest conversion plants located on it which have a big economic impact, and the reduction in forest exports has adversely affected the area, too.

• 1220

Mr. Belsher: Mr. Chairman, that is as far as I need to go right now.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Taylor is next on the list.

Mr. Taylor: First of all, I would like to congratulate Ms Taylor; it is nice to see a member of the Taylor tribe doing so well.

I would like to ask one or two questions that came out of other witnesses. The Seafarers' International Union witness this morning stated that he did not know why, but that foreign flagships get special treatment at the ports in the seaway and in the Great Lakes. Do you provide some special treatment for the foreign ships? By foreign, I mean other than Canadian or American.

Ms Taylor: I cannot speak for the seaway as a whole, but we do not at the Port of Oshawa provide anything special for them. But I would be interested to hear . . . Tomorrow I believe there is a presentation by Mr. Cook, President of IAGLP, which is the International Association of Great Lakes Ports. I am sure if there is something he will be addressing that. But the Port of Oshawa does not.

Mr. Taylor: Is there special treatment at any of the ports for foreign flagships?

Mr. McLaren: Certainly not that I am aware of on the west coast.

Mr. Taylor: Are there any extra charges made on foreign flagships that Canadian ships do not have to pay?

Mr. McLaren: Well, the coastal traffic is not charged within our port. We have no cargo rates. It is only deep-sea vessels, and they are practically all foreign. So there is no differentiation in charges.

Mr. Taylor: Well, he was talking about the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes.

Mr. McLaren: Oh, I am talking about the west coast; I had better get you back . . .

[Traduction]

Nous expédions surtout environ 200,000 voitures japonaises importées par année. Nous manutentionnons aussi beaucoup d'acier, dont le tonnage a chuté. Je vous signale que le tonnage représentait à l'époque 60 p. 100 des exportations et 40 p. 100 des importations. La situation s'est inversée et notre tonnage se compose maintenant de 60 p. 100 d'importations et de 40 p. 100 d'exportations.

La situation de l'industrie forestière en Colombie-Britannique a eu de sérieuses répercussions sur nos revenus en ce sens qu'un grand nombre d'usines de conversion des produits forestiers se sont installés sur le fleuve Fraser, et cela a entraîné une réduction des exportations forestières dont nous avons ressenti les répercussions économiques.

Mr. Belsher: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Belsher. M. Taylor est le prochain sur la liste.

M. Taylor: J'aimerais d'abord féliciter Mme Taylor, cela fait chaud au coeur de voir un membre du clan Taylor s'en tirer si bien.

J'aimerais poser une ou deux questions qui découlent d'un témoignage antérieur. Ce matin, le représentant du Syndicat international des marins canadiens nous a dit que les navires battant pavillon étranger obtiennent un traitement de faveur aux ports de la voie maritime du St-Laurent et des Grands-Lacs, mais qu'il ne sait pas pourquoi. Accordez-vous un traitement spécial aux navires battant pavillon étranger? J'entends par là des navires non immatriculés au Canada ou aux États-Unis.

Mme Taylor: Je ne peux pas parler pour l'ensemble de la voie maritime, mais nous, au port d'Oshawa, ne leur accordons pas un traitement spécial. Mais je serais intéressée de savoir . . . Vous entendrez, demain, je crois, M. Cook, président de l'Association internationale des ports des Grands-Lacs. Je suis certaine qu'il soulèvera cette question. Mais le port d'Oshawa n'accorde pas de traitement spécial.

M. Taylor: Y a-t-il des ports qui accordent un traitement de faveur aux navires battant pavillon étranger?

Mr. McLaren: Pas que je sache, du moins sur la côte Ouest.

M. Taylor: Les navires battant pavillon étranger ont-ils à payer des droits additionnels, que n'ont pas à payer les navires canadiens?

Mr. McLaren: Dans notre port, nous ne prélevons pas de droits sur le cabotage. Nous n'avons pas de tarif sur les marchandises. Seuls les navires océaniques doivent acquitter ces droits et ils battent presque tous pavillon étranger. Il n'y a donc pas de différence dans les droits perçus.

M. Taylor: Il parlait de la voie maritime du St-Laurent et des Grands-Lacs.

Mr. McLaren: Ah, moi je vous parle de la côte Ouest; je devrais peut-être reprendre . . .

[Text]

Mr. Taylor: Well, I was on the verge of asking him to enumerate the special privileges, but I ran out of time, so I did not get the actual special privileges. The other thing I would like to know is do you have a common charge per tonne in the Great Lakes at every port? Is it a common charge, or does it vary from port to port?

Ms Taylor: It varies from port to port. We all operate under our own rate structures, and we even have different methods of assessing the rates. There are some ports, such as Oshawa, that are on a top wharfage, side wharfage, and harbour dues differentiation, and then other ports, like I believe Thunder Bay and certainly Toronto, that are on cargo rates, which are a completely different system. So each port has an individual rate structure.

Mr. Taylor: Thank you. You mentioned a few minutes ago, I think when Mr. Tobin was questioning, that you pay all the charges for dredging in your own port. Is that right?

Ms Taylor: We have not in the past, but we are negotiating with the Coast Guard now to find out how much of the costs we will have to absorb, supposedly as of April 1 this year.

Mr. Taylor: But up to now you have not been paying anything.

Ms Taylor: That is correct.

Mr. Taylor: What did you mean by your saying you would be paying 100%?

Ms Taylor: Without showing the configuration of the port it is a little difficult to describe, but Coast Guard accepts that they will have responsibility in terms of physically doing the job and also funding responsibility for certain areas of dredging, certainly main channel and possibly turning basins, whatever each individual port can negotiate. The remainder will then automatically and immediately be assessed to the Port of Oshawa.

Let us take for argument sake the fact that it is \$200,000 worth of dredging and Coast Guard assumes \$100,000 worth of the responsibility. As I interpret clause 4, it then gives the Coast Guard the potential for charging back 100% of that \$100,000. So then we would end up with 100% of the dredging, regardless of what we work out with the Coast Guard now.

Mr. Taylor: Who decides when dredging is necessary? Is it the people at the port? Who makes the decision that dredging is necessary?

Ms Taylor: In our port, where it has always been done by Department of Public Works and Transport, annually they come down and do soundings and determine whether or not it is necessary then.

Mr. Taylor: Okay.

Ms Taylor: It has been necessary every single year in the Port of Oshawa.

Mr. Taylor: So the port managers really do not have that responsibility.

[Translation]

M. Taylor: Je m'apprêtais à lui demander d'énumérer les privilèges spéciaux quand j'ai manqué de temps et je n'ai donc pas eu cette liste de privilèges. Pouvez-vous me dire si tous les ports des grands lacs fixent les mêmes droits par tonne? S'agit-il de droits uniformes ou ces droits varient-ils d'un port à l'autre?

Mme Taylor: Les droits varient d'un port à l'autre. Nous avons chacun notre tarification et nous avons des méthodes différentes de calcul du tarif. Certains ports, dont celui d'Oshawa, prélèvent des droits de quaiage, des droits d'amarrage et des droits portuaires différents, alors que d'autres ports, dont ceux de Thunder Bay et de Toronto ont un tarif marchandise, c'est-à-dire un système tout à fait différent. Chaque port a donc sa propre tarification.

M. Taylor: Merci. Vous avez mentionné il y a quelques minutes, en réponse à une question de M. Tobin, que vous payez vous-même tous vos frais de dragage. Est-ce exact?

Mme Taylor: Nous ne le faisons pas par le passé, mais nous sommes en train de négocier avec la garde côtière pour savoir quels coûts nous devons assumer, présumément à compter du premier avril de cette année.

M. Taylor: Mais vous n'avez pas payé vos frais de dragage jusqu'à maintenant.

Mme Taylor: C'est exact.

M. Taylor: Vous avez dit que vous alliez payer 100 pour 100; qu'entendez-vous par là?

Mme Taylor: C'est assez difficile à expliquer sans vous montrer l'aménagement du port, mais la garde côtière reconnaît qu'elle assumera la responsabilité du dragage et du financement de certains services de dragage, notamment dans le chenal principal et peut-être même dans le bassin d'évitage, selon ce que chaque port réussira à négocier. Les autres frais seront alors automatiquement et immédiatement imputés au port d'Oshawa.

Prenons un exemple: le dragage coûte 200,000\$ et la garde côtière assume les coûts jusqu'à concurrence de 100,000\$. Si j'ai bien interprété l'article 4, la garde côtière pourra alors récupérer la totalité de ces 100,000\$. Nous aurions donc à payer le total des frais de dragage, peu importe la formule de partage des coûts que nous avons à l'heure actuelle avec la garde côtière.

M. Taylor: Qui décide quand le dragage est nécessaire? Est-ce que ce sont les gens du port? Qui décide que le dragage est nécessaire?

Mme Taylor: Dans notre port, où le dragage a toujours été fait par le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports, des sondages bathymétriques étaient faits chaque année pour déterminer s'il fallait draguer.

M. Taylor: D'accord.

Mme Taylor: Nous avons dû faire le dragage du port d'Oshawa chaque année, sans faute.

M. Taylor: Cette responsabilité n'incombe donc pas aux administrateurs du port.

[Texte]

Ms Taylor: Not at the present time in the Port of Oshawa.

Mr. Taylor: Yes. Is it the same with ice-breaking? Who decides when ice-breaking is going to be carried out?

• 1225

Ms Taylor: I cannot respond to that because we do not require icebreaking in the Port of Oshawa.

Mr. Taylor: One other question I would like a response to from all witnesses. We had a witness this morning who, to put it bluntly, claimed it was really a waste to put money in icebreaking. Do you consider icebreaking as unnecessary in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway?

Mr. Lunn: Again, in our personal experience, we do not experience a problem with icebreaking. Mr. Cook, the port manager at Thunder Bay who is sitting over on the sidelines here, I am sure would have a story to tell about icebreaking.

Mr. Taylor: I would like to know, if icebreaking were stopped and there was no icebreaking from December 1 until April 1, what . . .

Mr. Lunn: Would you mind very much if Mr. Cook responded?

Mr. Taylor: I do not mind a bit, if the chairman does not.

Mr. Lunn: He will be making a presentation to you tomorrow.

The Chairman: Yes. I understand Mr. Cook will be with us tomorrow afternoon. Mr. Taylor, you could put your question to him then.

Ms Taylor: If I may say one thing on the part of the Port of Oshawa, though, we are supporting the efforts of the International Association of Great Lakes Ports to have the seaway season extended. If that does become the case, one would assume that more icebreaking would be needed as opposed to less.

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid, would you like to take up the remainder of the five minutes?

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. I have a good deal of sympathy for the witnesses before us today. Nothing is easy.

Perhaps I might address myself particularly to the inland ports around the Great Lakes. There are very many of them and some even smaller than the Oshawa Harbour Commission port, and I am thinking of Owen Sound, Port Dover and a whole lot of other such localities. May I ask the representatives here if they appreciate that they are under the St. Lawrence Seaway, which has enabling legislation in effect now which could lead to 100% recovery of the costs along the St. Lawrence Seaway? And Ms Taylor, as port manager, you appreciate that lockage fees, seaway tolls, come upon us in an ever increasing number of levies.

[Traduction]

Mme Taylor: Pas à l'heure actuelle, du moins pour ce qui est du port d'Oshawa.

M. Taylor: Oui. En va-t-il de même avec les services de brise-glace? Qui décide que les travaux seront entrepris pour briser les glaces?

Mme Taylor: Je ne peux pas répondre à cette question puisque le port d'Oshawa n'a pas besoin de services de brise-glace.

M. Taylor: J'aimerais maintenant poser cette question à tous les témoins. Un des témoins de ce matin a prétendu que les services de brise-glace constituent un gaspillage. Considérez-vous que les services de brise-glace sont inutiles dans les grands-lacs et la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Lunn: Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous n'avons pas de problème à cet égard. M. Cook, administrateur du port de Thunder Bay, qui est assis sur le côté pourrait, j'en suis certain, vous conter des anecdotes au sujet des services de brise-glace.

M. Taylor: J'aimerais savoir ce qui se passerait s'il n'y avait pas de service de brise-glace entre le 1^{er} décembre et le 1^{er} avril . . .

M. Lunn: Puis-je demander à M. Cook de répondre?

M. Taylor: Je ne m'y oppose pas, si le président le permet.

M. Lunn: Il vous fera un exposé demain.

Le président: Oui. M. Cook comparaitra demain après-midi. Monsieur Taylor, vous pourrez lui poser votre question à ce moment-là.

Mme Taylor: Je vous signale que le port d'Oshawa appuie les efforts de l'Association internationale des ports des Grands-Lacs pour faire prolonger la saison de navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent. Si cela se concrétise, on peut supposer qu'il faudra augmenter plutôt que réduire les services de brise-glace.

M. Taylor: Oui.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Reid, voulez-vous utiliser les cinq minutes qui restent?

M. Reid: Merci, monsieur le président. Je comprends bien la situation de nos témoins. Rien n'est facile.

J'aimerais parler plus particulièrement des ports des Grands-Lacs. Il y a un grand nombre de ces ports dont certains sont encore plus petits que la Commission du port d'Oshawa, et je songe particulièrement à ceux de *Owen and Sound*, de Port Dover et de toute une série d'autres localités. Puis-je demander à nos témoins s'ils comprennent bien qu'ils relèvent de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent dont la loi habilitante pourrait permettre la récupération de la totalité des coûts pour tous les ports de la voie maritime du Saint-Laurent? Madame Taylor, en votre qualité d'administratrice d'un port, vous savez que les droits d'écluse, les droits

[Text]

[Translation]

de passage dans la voie maritime et autres droits ne cessent de se multiplier.

Mme Taylor: Oui. Nous sommes non seulement menacés d'augmentations des frais de dragage et d'aide à la navigation, mais aussi des frais de pilotage, des péages de la voie maritime du Saint-Laurent et de toute une autre foule de frais.

Mr. Reid: De tous les frais.

Mme Taylor: Oui.

Mr. Reid: J'aimerais savoir quelles négociations, quelles discussions ont lieu avant que ne soit décidée une augmentation de ces droits.

Mme Taylor: Des droits de la voie maritime?

Mr. Reid: Oui.

Mme Taylor: Je n'ai participé à aucune discussion de ce genre. Mais je crois . . .

Mr. Reid: Je pense à l'Administration. Je ne pense pas particulièrement au port d'Oshawa. Votre association participe-t-elle à des négociations avec l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent avant que ne soient décidées des augmentations des droits, tarifs, frais, ect?

Mr. Lunn: Je peux répondre à cette question, monsieur Reid. Les membres de l'Association internationale des ports des Grands-Lacs se réunissent assez souvent. Nos représentants expriment les préoccupations des administrateurs des ports des Grands-Lacs à l'administration de la voie maritime, tant canadienne qu'américaine. Naturellement, nous exprimons constamment nos préoccupations au sujet des augmentations des tarifs.

Mr. Reid: C'est ce qui s'est fait par le passé. N'est-il pas raisonnable de prévoir que des discussions de ce genre continueront d'avoir lieu à l'avenir? Monsieur le président, M^{me} Taylor nous a exposé une situation assez inquiétante en ce qui concerne les coûts de dragage, à savoir que s'il y avait récupération totale, par la garde côtière, du coût des services de brise-glace, cela mettrait en faillite la plupart des ports, y compris ceux d'Oshawa et de Thunder Bay.

• 1230

Did you have some discussions with either the Coast Guard or the Minister relative to a sharing of those costs?

Ms Taylor: At present we have only had one discussion.

Mr. Reid: Have you heard and have you read about the presentation of the Minister indicating that at the very greatest it would not exceed 15% of those user costs?

Ms Taylor: I have heard that, yes; but I am more concerned about the potential.

Mr. Reid: Let us assume that clause 4 is not withdrawn. What share can you bear, or are you prepared to bear any of this? In your brief you indicate that you are not opposed to some cost recovery and you are supportive of the government's commitment to cost recovery and restraint. What proportion of these costs are you prepared to bear, if any?

Avez-vous eu des discussions avec la garde côtière ou avec le ministre au sujet d'une formule de partage des coûts?

Mme Taylor: Nous avons eu une seule réunion jusqu'à maintenant.

Mr. Reid: Avez-vous entendu parler de l'exposé du ministre, ou avez-vous lu cet exposé, dans lequel il indique que cela ne dépasserait pas 15 p. 100 des frais imputés aux utilisateurs?

Mme Taylor: J'ai entendu dire cela, oui; mais je m'inquiète des possibilités.

Mr. Reid: Supposons que l'article 4 du projet de loi ne soit pas supprimé. Quelle part des coûts êtes-vous prête ou capable d'assumer? Vous dites, dans votre mémoire, que vous ne vous opposez pas à une certaine forme de récupération des coûts et que vous appuyez l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la récupération des coûts et les restrictions. Quelle

[Texte]

Ms Taylor: At this moment I would not want to say a percentage, but also in the brief we ask that there be a consultation process. I think each port should be looked at individually, and at that time we would have facts and figures of the actual ramifications on the port, based on 10% or 20% or 25% or whatever. Hopefully then, if it were to be revised, there might be some sorts of bonus systems or whatever to ports in dire need. I am hoping that it could be looked at on an individual port basis. I would not want to commit us at this time to saying we could absorb even 0.5%.

Mr. Reid: I have one last question. Recognizing again—and Oshawa is in a better position than most to say—the large number of other port facilities, not even commissioned port facilities, around the Great Lakes, and earlier I was told some 40 such ports made some objection to the lockage fees that were being imposed by the St. Lawrence Seaway Authority, what do you see for the future of those ports under such a program as this, or will clause 4 apply to those ports?

Ms Taylor: I am not sure I was following you on that. I am sorry.

Mr. Reid: What is the future of the great number of other ports around the Great Lakes that are not part of your association?

Mr. Lunn: I guess the other ports around the Great Lakes that are not part of our association, or are not commissioned ports... I am really not sure of any quantities of tonnage that go through other smaller ports. I guess there are some that are privately owned even, but there that is up to them how they handle that.

The Chairman: Our time is up.

Mr. Reid: Goderich, Owen Sound...

Mr. Lunn: Yes.

The Chairman: Mr. Reid, thank you very much.

Mr. Crosby has indicated he would like to make a brief statement.

Mr. Crosby: No, I have just one comment to the representatives of the Canadian Harbour Commission Ports, rather than a question.

I hope it is realized that the cost recovery proposal represents more than just a revenue-gathering measure. It also can be utilized to correct imbalances of the past; that is to say, in particular with east coast ports. The cost of icebreaking and dredging on the St. Lawrence River leading to the Port of Montreal is borne by the taxpayers of Canada whereas the cost of travelling inland from Halifax to Montreal is borne by the shippers. So cost recovery could be used to address that imbalance. It is not purely and simply a revenue measure.

[Traduction]

proportion de ces coûts êtes-vous prête à assumer, éventuellement?

Mme Taylor: Je ne serais pas prête à vous citer un pourcentage, mais nous disons dans le mémoire que nous demandons qu'il y ait consultation au préalable. J'estime qu'il faut examiner la situation de chaque port individuellement, afin d'obtenir les données chiffrées quant aux répercussions sur chacun des ports; ce pourrait être de l'ordre de 10 p. 100, 20 p. 100 ou 25 p. 100. Nous espérons que s'il y avait révision par la suite, un système spécial de boni pourrait venir en aide aux ports qui en auraient besoin. J'espère que la situation de chaque port sera examinée individuellement. Je ne suis pas prête à dire, pour l'instant, que nous serions prêts à assumer même 0,5 p. 100 des coûts.

M. Reid: J'ai une dernière question. Vous êtes encore mieux placée que d'autres administrateurs de port pour répondre à cette question. Compte tenu du grand nombre d'autres installations portuaires le long des Grands-Lacs, comment percevez-vous l'avenir de ces ports si le programme ou l'article 4 leur était appliqué? On m'a dit plus tôt qu'une quarantaine de ports s'étaient élevés contre les droits d'écluse imposés par l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Mme Taylor: Je ne suis pas certaine d'avoir compris votre question. Je regrette.

M. Reid: Comment se présente l'avenir d'un grand nombre d'autres ports des Grands-Lacs qui ne sont pas membres de votre association?

M. Lunn: Les autres ports des Grands-Lacs qui ne sont pas membres de notre association ou qui n'ont pas de commission portuaire... je ne suis pas certain du tonnage qui transite dans les autres petits ports. J'imagine que certains d'entre eux appartiennent à des particuliers, et ils devront décider de leur réaction aux changements proposés.

Le président: Notre temps est écoulé.

M. Reid: Goderich, Owen Sound...

M. Lunn: Oui.

Le président: Merci, monsieur Reid.

M. Crosby m'a indiqué qu'il aimerait faire un bref exposé.

M. Crosby: Non, j'aimerais faire un commentaire à l'intention des représentants des ports administrés par une commission.

J'espère que ces représentants comprennent bien que les mesures de recouvrement des coûts proposées ne sont pas uniquement une façon d'augmenter les recettes. Ces propositions peuvent aussi servir à corriger certains déséquilibres du passé, notamment en ce qui concerne les ports de la côte est. Ce sont les contribuables du Canada qui paient les coûts des services de brise-glace et de dragage sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal, tandis que ce sont les expéditeurs qui paient le coût du transport de Halifax à Montréal. Le régime de récupération des coûts pourrait être utilisé pour corriger ce déséquilibre. Il ne s'agit pas purement et simplement d'une mesure pour accroître les revenus.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby.

That completes our hearings this morning. I would like to thank, on behalf of the committee, Ms Taylor, Mr. Lunn and Mr. McLaren, representing the Canadian Harbour Commission Ports. We appreciate your being here.

Ms Taylor: Thank you.

The Chairman: Members of the committee, our next meeting is tomorrow at 3.30 p.m. in this room.

I hereby adjourn to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Crosby.

Cela met fin à nos audiences de ce matin. Au nom du Comité, je remercie M^{me} Taylor, M. Lunn et M. McLaren, représentant les ports relevant d'une commission portuaire. Nous vous remercions d'être venus.

Mme Taylor: Merci.

Le président: La prochaine réunion du Comité aura lieu demain à 15h30 dans cette salle.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Seafarers' International Union of Canada:

Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters.

From Algoma, Dofasco, Stelco:

W.H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco Inc.;

R. Ballantyne, Public Relations Manager, Stelco Inc.;

J. McAllinster, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco;

T.P. Foley, General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd.

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

Victor Bayne, Executive Director.

From The Canadian Ports under Harbour Commission Act:

C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission, Oshawa, Ontario;

Scott McLaren, Vice-Chairman, Fraser River Harbour Commission, British Columbia;

Donna Taylor, Chief Executive Officer, Port of Oshawa.

Du Syndicat international des marins canadiens:

Richard Thomasson, vice-président, Les Grands Lacs et les eaux intérieures.

De la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco:

W.H. Sheffield, directeur des transports, Stelco Inc.;

R. Ballantyne, directeur des relations publiques, Stelco Inc.;

J. McAllinster, vice-président, Achats, matières brutes et transports, Dofasco;

T.P. Foley, directeur général, Circulation, *The Algoma Steel Corp. Ltd.*

De la Commission de développement du port d'Halifax-Dartmouth:

Victor Bayne, directeur exécutif.

Des Ports canadiens assujettis à la Loi sur les Commission de port:

C. Ray Lunn, président, Commission du port d'Oshawa, Oshawa (Ontario);

Scott McLaren, vice-président, Commission des ports du Fraser, Colombie-Britannique;

Donna Taylor, administrateur en chef, port d'Oshawa.

CA 1
XC3
-85C17

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Wednesday, February 5, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mercredi 5 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Elliot Hardey

Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 5, 1986

(5)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:34 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Witnesses: From the Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership: R.E. Smith, Regional Manager. *From the International Association of Great Lakes Ports:* P.R. Cook, President and Chairman of the Canadian Section; James Hartung, Past President and Chairman of the U.S. Section. *From the Dominion Marine Association:* Norman Hall, Chairman; David Gardiner, Vice-Chairman, President, Misener Shipping Limited; Rick Carson, Senior Vice-President and General Manager, Halco Inc.; Harry Westlake, Marine Manager, Imperial Oil Limited; Guy Rivard, Vice-President, Finance, Canada Steamship Lines Inc.; J.M. Smith, Director, Fleet Operations, Canada Steamship Lines Inc.; Peter de Cunha, Manager, Planning and Analysis, B.C. Ferry Corp.; Donald Gray, Legal Advisor on Bill C-75 of the Firm of McMillan Binch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

The witness from the Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership made a statement and answered questions.

The witnesses from the International Association of Great Lakes Ports made a statement and answered questions.

The witnesses from the Dominion Marine Association made a statement and answered questions.

At 5:26 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 5 FÉVRIER 1986

(5)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, et en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 15 h 34, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Témoins: De la société Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership: R.E. Smith, directeur régional. *De l'International Association of Great Lakes Ports:* P.R. Cook, président, président de la section canadienne; James Hartung, président sortant et président de la section américaine. *De la Dominion Marine Association:* Norman Hall, président; David Gardiner, vice-président, président de *Misener Shipping Limited*; Rick Carson, premier vice-président et directeur général de Halco Inc.; Harry Westlake, directeur maritime, *Imperial Oil Limited*; Guy Rivard, vice-président, Finances, *Canada Steamship Lines Inc.*; J.M. Smith, directeur, Opérations de la flotte, *Canada Steamship Lines Inc.*; Peter de Cunha, directeur, Planification et analyse, *B.C. Ferry Corp.*; Donald Gray, avocat-conseil de la firme McMillan Binch relativement au projet de loi C-75.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Le témoin de la société *Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership* fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de l'*International Association of Great Lakes Ports* font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de la *Dominion Marine Association* font une déclaration et répondent aux questions.

A 17 h 26, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, February 5, 1986

• 1534

The Chairman: Members of the committee, we are meeting again today to debate Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof. We have three witnesses today. Each witness will have a block of 45 minutes, beginning with the Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership. Representing the first witness will be Mr. R.E. Smith, the Regional Manager.

• 1535

Mr. Smith, we will give you five minutes for a brief summary of your argument and then go directly into questions.

Mr. R.E. Smith (Regional Manager, Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership): Thank you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen.

The first reading of Bill C-75 provides for a definition of a ship in such a form that mobile offshore drilling units would be included. The bill then goes on to provide for the implementation of the IMO codes, such as those for construction and equipment of mobile offshore drilling units. Additionally, the bill provides for enhanced emergency training and certificate endorsement for service in oil and gas.

Finally, having regard to the foregoing, the bill specifically states that parts of the bill, those provisions for certification and training of seafarers and the construction and equipment of ships, do not apply to ships that are on location and engaged in the exploration or drilling for, or production, conservation, or processing of, oil and gas within Canada Lands. It is this specific inclusion which causes our company a great deal of concern.

Bow Valley Offshore Drilling is a division of Bow Valley Resource Services, which is a Canadian company. It is headquartered in Calgary. Our assets consist of three semi-submersible drilling units of the type engaged in exploration for oil and gas on the Scotian Shelf and the Grand Banks.

These three units represent an investment by our company of some \$400 million. Two are of Canadian registry. The third is built in Canada. They were built to or modified to meet the most current set of regulations in force, and most recently have all been modified to meet the new Canadian Coast Guard MODU standards.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 5 février 1986

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous nous réunissons encore une fois aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-75, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Nous entendrons trois témoins, à raison de 45 minutes par témoin, et nous allons commencer par la *Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership*, représentée par M. R.E. Smith, directeur régional.

Monsieur Smith, vous avez cinq minutes pour nous présenter un rapide exposé de votre position, après quoi nous passerons immédiatement aux questions.

M. R.E. Smith (directeur régional, Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership): Merci monsieur le président, mesdames et messieurs.

La première lecture du projet de loi C-75 donne du navire une définition telle qu'elle inclut également les plates-formes de forage mobiles. Le projet de loi poursuit en prévoyant l'implantation des codes de l'OMI, par exemple, ce qui s'applique à la construction et au matériel se trouvant à bord des plates-formes de forage mobiles. En outre, le projet de loi prévoit une intensification de la formation pour les cas d'urgence ainsi que l'accréditation des certificats délivrés aux fournisseurs de services dans le domaine du pétrole et du gaz.

Enfin, dans la même veine, le projet de loi précise expressément que les dispositions relatives à l'accréditation et à la formation des gens de mer, ainsi qu'à la construction navale et au matériel embarqué à bord des navires, ne s'appliquent pas aux navires qui sont rendus sur place et qui servent à la prospection, au forage, à la production, la conservation ou la transformation du pétrole et du gaz des terres du Canada. C'est cette réserve qui préoccupe le plus notre compagnie.

La *Bow Valley Offshore Drilling* est une division de la *Bow Valley Ressource Services*, une entreprise canadienne dont le siège est à Calgary. Nous possédons trois plates-formes de forage semi-submersibles du genre de celles qui sont utilisées pour la prospection du pétrole et du gaz en mer sur les grands bancs et le plateau de Nouvelle-Écosse.

Ces trois plates-formes représentent pour notre compagnie un investissement de 400 millions de dollars. Deux d'entre elles sont enregistrées au Canada et la troisième est construite au Canada. Elles ont été construites ou modifiées en fonction de la réglementation la plus récente et, il y a peu de temps encore, elles ont toutes été modifiées pour respecter les nouvelles normes de la Garde côtière canadienne relative aux plates-formes de forage mobiles.

[Texte]

It was quite clear to us when we conducted these modifications that to continue to operate on Canada Lands, it would be necessary for us to do this work. Under the current system, the Canada Oil and Gas Lands Administration, COGLA, has jurisdiction, and through its memorandum of understanding with the Canadian Coast Guard we are assured that foreign flag vessels have to comply to the same regulations that we Canadian vessel owners must.

However, by excluding these units while anchored or drilling, as has been done by Bill C-75, we find that the only reason we must comply with the CSA is because of the Canadian flag and to get to and from the anchored position; that is, while under way. A foreign vessel then may move into Canadian waters outside the 12-mile limit without having to comply with Canadian Coast Guard regulations.

Coupled with the provinces becoming responsible to administer offshore resources through federal-provincial boards, Bill C-75 creates many more concerns. The following highlight some of these concerns.

First, if the Canadian Coast Guard does not have jurisdiction over a MODU—a mobile offshore drilling unit—while drilling or moored, who will? We have been told it will be the board in Newfoundland. Given this, then, will similar boards be set up in Nova Scotia, British Columbia, the Northwest Territories? When will these boards be in operation, and how will the interim be handled?

Second, will there be a consistent approach by each of these boards to the current MODU regulations? We have a concern here that grey areas or areas of interpretation will develop between the boards if there is no single source to resolve these issues.

Third, during construction of a vessel, there are hundreds of technical questions and several hundred drawings to be reviewed. Contractors usually build to more than one country's regulations. Should we be building a vessel in Japan and Norway for use on Canada Lands, whom do we refer our questions and drawings to for answers and approval? These replies are required in a timely manner and require a fair number of knowledgeable resources to handle adequately. If these tasks are passed over to a classification society by the boards, it will significantly increase our costs, as demonstrated when the Newfoundland Petroleum Directorate set its own regulations.

Development of expertise. During the last four years there has been a large learning curve by our company and by personnel with the Canadian Coast Guard relative to mobile offshore drilling units. This learning has been both a painful

[Traduction]

Lorsque nous avons apporté ces modifications, nous savions fort bien que pour pouvoir continuer à exploiter les terres du Canada, nous devions nous y plier. En vertu du système actuel, l'administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, l'APGTC a juridiction et, dans le cadre de son protocole d'entente avec la Garde côtière du Canada, on nous a donné la garantie que les bateaux battant pavillon étranger allaient devoir se plier à la même réglementation que nos navires battant pavillon canadien.

Toutefois, en accordant une exemption à ces plates-formes lorsqu'elles sont à l'ancre ou en train de forer, comme le fait le projet de loi C-75, il apparaît à nos yeux que la seule raison pour laquelle nous devons nous plier aux normes est le fait que nous battons pavillon canadien et que nos plates-formes se déplacent entre deux positions de forage, c'est-à-dire pendant qu'elles sont mobiles. Dès lors, une plate-forme étrangère peut venir s'ancre dans les eaux canadiennes en dehors de la limite des 12 milles sans devoir être conforme aux règlements de la Garde côtière du Canada.

Ajoutant à cela, le fait que les provinces vont être chargées de l'administration des ressources hauturières, via des offices fédéraux-provinciaux, le projet de loi C-75 nous crée bien d'autres difficultés encore comme je vais maintenant l'exposer rapidement.

En premier lieu, si la Garde côtière du Canada n'a pas juridiction sur les plates-formes mobiles lorsqu'elles sont à l'ancre ou procèdent à des forages, qui sera responsable? On nous a dit que ce sera l'office à Terre-Neuve. À ce moment-là, des offices similaires seront-ils créés en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest? Quand ces offices entreront-ils en fonction et que se passera-t-il dans l'intervalle?

En second lieu, chacun de ces offices va-t-il partir de la même interprétation de la réglementation actuelle régissant les plates-formes mobiles? Ce qui nous inquiète, c'est qu'il finira inmanquablement par y avoir des zones d'incertitude du point de vue de l'interprétation entre les divers offices s'il n'y a pas un organe central qui puisse en être saisi.

En troisième lieu, pendant la phase de construction, il y a des centaines de questions techniques et des centaines d'épures à étudier. En général, les chantiers construisent les plates-formes pour qu'elles soient conformes aux réglementations de différents pays. Devons-nous aller faire construire nos plates-formes qui serviront sur les terres du Canada au Japon et en Norvège et à qui allons-nous devoir poser nos questions, à qui devons-nous soumettre nos épures pour obtenir réponse et pour avoir les autorisations nécessaires? Ces réponses, nous devons les obtenir rapidement et, pour qu'elles puissent être valables, elles doivent se fonder sur de nombreuses sources compétentes. Si les offices délèguent la chose à un organe de classification, il nous en coûtera beaucoup plus cher comme l'a prouvé la réglementation imposée par la Direction générale du pétrole et Terre-Neuve.

Acquisition des compétences. Depuis quatre ans, notre compagnie ainsi que les agents de la Garde côtière ont beaucoup appris au sujet des plates-formes de forage mobiles. Cette période d'apprentissage a été très dure et très coûteuse à

[Text]

and a costly exercise for the industry. Will the change expressed by Bill C-75 require us to go through this again for each jurisdictional area, Nova Scotia, Newfoundland, British Columbia, the Northwest Territories?

Finally, we are concerned that the use of a one-window approach—that is, boards for each area—will cause us, the owners, to lose direct interface, which we must have. If the operator—that is, the oil company, not the owner—is the direct line of communication with the board, decisions may be made with the short-term interest of the operator in mind, with no consideration being given for the owner's point of view. This is an area where there is a great potential for inconsistency.

• 1540

In summary, Bow Valley Offshore Drilling objects to Bill C-75 in the present form as we feel that it provides for too great a possibility of unfairness and inconsistency. We feel that we have made great strides in the development of the offshore drilling forum, as a company, as an industry and overall within the regulatory regime, and this bill will create an unfair environment for Canadian-flag vessels to operate within Canadian lands.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith. Our first questioner will be Mr. Angus. Ten minutes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I will not need even that much time.

Thank you for your very excellent presentation.

Perhaps the parliamentary assistant could correct me if I am wrong, but when the Minister was here a couple of weeks ago he indicated that he was prepared to change the clause that exempted the MODUs on location. If in fact that is what he has indicated he is going to do, and once we see the actual rewording of that clause, will such a change eliminate all of the problems you have laid out before us regarding the boards?

Mr. Smith: Not necessarily directly, Mr. Angus. That would be one step towards perhaps reducing those problems. I think some further steps would be necessary. An understanding between the Coast Guard and those boards similar to what currently is in place between COGLA and the Coast Guard would be one step. That is for the inconsistency of the application between the boards' boundaries.

We have heard some discussion about the movement of the Offshore Laws Application Act, which would move those particular laws to the continental shelf, which would mean they would also be in force on a foreign-flag vessel. So a couple of steps would be necessary in addition to the change of the removal of the exclusion from the bill.

[Translation]

la fois pour l'industrie. Les modifications contenues dans le projet de loi C-75 exigeraient-elles une répétition du processus dans chaque secteur de juridiction, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve, la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest?

Enfin, le recours à une solution fragmentée, j'entends par là un office par région, fera, nous en avons peur, que nous perdrons le contact direct que nous devons obligatoirement avoir avec l'organe de réglementation. Si l'exploitant, c'est-à-dire la compagnie pétrolière, et non le propriétaire, est l'organe de communication directe avec l'office, il se peut que certaines décisions soient prises dans l'intérêt à court terme de l'exploitant, sans tenir compte du point de vue du propriétaire. Le risque de discordance est donc très grand.

En bref, la *Bow Valley Offshore Drilling* s'oppose au projet de loi C-75 sous sa forme actuelle étant donné que, selon nous, le risque d'injustice et d'incohérence qu'il présente est beaucoup trop grand. Notre compagnie a le sentiment d'avoir déjà fait beaucoup de progrès dans la mise au point des techniques de forage en mer, en tant que société industrielle et, dans l'ensemble, dans le cadre de la réglementation, et le projet de loi créera, pour les plates-formes battant pavillon canadien et opérant sur les terres du Canada, des conditions d'exploitation très injustes.

Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Smith. Notre premier intervenant sera M. Angus. Monsieur Angus, vous avez 10 minutes.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je n'aurai peut-être pas besoin de tant de temps.

Je tiens d'abord à vous remercier pour votre excellent exposé.

Peut-être l'adjoint parlementaire pourra-t-il me reprendre si je me trompe, mais il me semble que lorsque le ministre avait comparu il y a quelques semaines, il nous avait dit qu'il était disposé à modifier l'article portant exemption pour les plates-formes de forage sur place. Est-ce bien cela qu'il nous a dit vouloir faire et, lorsque nous aurons le nouveau texte, celui-ci suffira-t-il à apaiser toutes les craintes dont vous nous avez fait part à propos des offices?

M. Smith: Pas nécessairement d'une façon directe, monsieur Angus. Ce serait effectivement un progrès, mais à mon avis d'autres initiatives s'imposeraient. Une entente entre la Garde côtière et les offices en question, un peu sur le modèle de ce qui existe actuellement entre l'APGTC et la Garde côtière, serait une de ces initiatives. Voilà pour les discordances d'interprétation entre les offices.

Nous avons entendu certaines discussions relatives à la future loi d'application de la législation relative aux zones hauturières qui étendrait la portée de cette législation au plateau continental, ce qui signifierait qu'elle s'appliquerait également aux navires battant pavillon étranger. Il faudrait

[Texte]

Mr. Angus: Can you see those changes being done within the context of Bill C-75? Is it a legislative change that is needed, or is it something that one government is going to have to work out with another in a separate agreement?

Mr. Smith: I think there are two parts to that. There is some of both. Currently it is a memorandum of understanding between Coast Guard and COGLA that gives us, the Canadian flag, the Canadian vessel owner, the assurance that we are complying to the same rules as a foreign-flag vessel has to comply to. So that is not legislative but simply a memorandum of understanding in the first part.

I think extension of the Offshore Laws Application Act is the second, which formally makes those same laws apply to foreign flag vessels.

Mr. Angus: But from the work of this committee, then, the only key element for us is that particular amendment which the Minister has offered, if I remember correctly.

Let me turn to another matter. We heard yesterday from the representative of the SIU concerning the limitation of the application of Bill C-75 on vessels under 500 tonnes. I think the example he used was smaller vessels servicing an oil rig that needed to have additional safety features, the kinds of safety features included in the bill, but which are now exempt, as compared to somebody operating, say, on Lake Ontario.

Have you taken a look at that aspect of the bill, and how do you feel about the lowering of that exemption limit?

Mr. Smith: It does not really affect us much, not being in my particular end of it, although our company ultimately does own interest in some supply vessels. I have no responsibility for that area whatsoever. My direction has only been towards the larger, and 500 tonnes does not make much difference to us. We are talking about much more than that. So no, I am sorry, but I cannot comment on it.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: On the last page of your presentation you say that you object to Bill C-75 in the present form because it provides for too great a possibility of unfairness and inconsistency. Could you elaborate a bit on that, please?

• 1545

Mr. Smith: Mr. Robichaud, the reason why we are identifying those particular words we would use is that the regulations the rigs must comply with, which we call the code, the MODU Standards, are written obviously in such a manner that they are subject to interpretation. Our concern is that in spite of the fact that the MODU Standards may be passed on to a

[Traduction]

donc quelques mesures supplémentaires en plus de l'élimination de l'exemption accordée par le projet de loi actuel.

M. Angus: À votre avis, ces changements pourraient-ils se faire dans le cadre du projet de loi C-75? Faut-il changer la loi ou s'agit-il de quelque chose qu'un palier de gouvernement a devoir mettre au point avec un autre dans le cadre d'une entente distincte.

M. Smith: Je dirai qu'il y a ici deux éléments. Il y a un peu des deux. À l'heure actuelle, il s'agit d'un protocole d'entente entre la Garde côtière et l'APGTC qui nous garantit à nous, propriétaires de bateaux battant pavillon canadien, que nous devons nous plier aux mêmes règles que les navires battant pavillon étranger. Cela n'a rien de législatif, il s'agit simplement d'un protocole d'entente.

A mon avis, un étoffement de la Loi d'application de la législation relative aux zones hauturières est le second élément, qui décréterait officiellement que les navires battant pavillon étranger sont assujettis aux mêmes lois que nous.

M. Angus: Mais du point de vue de notre mandat, le seul élément fondamental, pour nous, est l'amendement dont a parlé le ministre, si je me souviens bien, n'est-ce pas?

J'aimerais aborder un autre domaine. Nous avons entendu hier le représentant du Syndicat international des gens de mer nous parler de la limitation de la portée du projet de loi C-75 aux navires jaugeant moins de 500 tonnes. Je pense qu'il nous avait parlé des petits bateaux qui ravitaillent les plates-formes de forage et qui devraient respecter des normes de sécurité plus rigoureuses, celles dont parle précisément le projet de loi, mais qui sont pour le moment exemptées, à l'inverse des navires qui naviguent, mettons sur le lac Ontario.

Avez-vous pensé à cet élément du projet de loi et que pensez-vous de l'idée d'abaisser le seuil d'exemption?

M. Smith: Cela ne nous touche pas vraiment beaucoup, du moins dans mon propre domaine, même si notre compagnie est effectivement copropriétaire de certains bateaux de ravitaillement. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas mon secteur de compétence. Ce qui m'intéresse surtout, ce sont les grosses unités et pour nous, 500 tonnes ne font guère de différence. Nous parlons ici d'unités beaucoup plus grosses. Excusez-moi donc, mais je ne pourrai pas vous répondre.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: À la dernière page de votre exposé, vous dites que vous êtes contre le projet de loi C-75 sous sa forme actuelle parce que les risques d'injustice et d'incohérence qu'il présente sont beaucoup trop grands. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long s'il vous plaît?

M. Smith: Monsieur Robichaud, si nous nous sommes exprimés ainsi, c'est que la réglementation applicable aux plates-formes, ce que nous appelons le code ou les normes relatives aux plates-formes mobiles, est indubitablement rédigée de manière à pouvoir être interprétée. Ce qui nous inquiète, c'est que même si ces normes étaient confiées à un office

[Text]

provincial board, the Atlantic Accord, the Newfoundland board, or whatever, each individual board may in fact interpret those regulations differently. For example, we may have to make modifications to a MODU to move simply from the Grand Banks to the Scotian Shelf; and that does not seem to make sense.

Mr. Forrestall: I might for a moment reassure Mr. Angus that, yes, indeed the Minister has already taken initiatives with respect to one part of your concerns, and I simply wanted to intervene to give you the assurances that your concerns are concerns that could legitimately arise between jurisdictions. It is indeed an area that is being looked at very closely as well. I think the type of amendments that will be forthcoming in another couple of weeks will go a long way towards meeting your concerns, sir.

Thank you for being with us.

Mr. Taylor: I would like to join with the chairman and the others in welcoming you to the hearing. Since you have a name that is very dear to me and you come from the place where I was born, I expected an extra good submission.

There are a couple of things in it that bothered me a little bit. You mentioned should we be building a vessel in Japan or Norway to use in Canadian waters. Are many of these ships used by oil companies built in other countries for use in Canadian waters?

Mr. Smith: Yes, sir.

Mr. Taylor, the direction I was taking there was that when an owner builds a mobile offshore drilling unit, the name implies that it is mobile and that it can move around the world. Therefore when you build it, you build it for areas where you think the rig may operate. It is obviously cheaper to incorporate design concerns in the construction rather than modifications later on. For example, I know of rigs that are being built now in the world that are being built to the MODU Standards of Canada, in spite of the fact that they have no contract in Canada but maybe five or ten years from now they will. So it is not uncommon to have owners build rigs for, say, arctic waters or what we would call harsh environments; third-generation semi-submersibles. The Canadian waters are in that class: the U.K., the west coast, Cook Inlet—those types of things deal with the same type of rig. So you would ask questions on that.

Mr. Taylor: I can well understand that when you are building, you want them built to specifications that can be used wherever you plan to use that particular vessel. The thing that is bothering me is we have pretty fair shipbuilding facilities in Canada. Is the reason you go to other countries that they are too busy or that they do not do a good job, or what?

[Translation]

provincial, qu'il s'agisse de l'Accord atlantique, de l'Office de Terre-Neuve ou un autre encore, chaque office pourra effectivement interpréter à sa guise la réglementation. Ainsi, nous devons peut-être apporter des modifications à une plate-forme pour pouvoir la faire passer des Grands bancs au Plateau de Nouvelle-Écosse, ce qui ne semble pas être logique.

M. Forrestall: Je pourrais en profiter pour rassurer rapidement M. Angus en lui disant qu'effectivement le ministre a déjà pris certaines dispositions pour l'un des éléments qui vous ennuient, et je voulais simplement intervenir pour vous confirmer que ce qui vous inquiète pourrait effectivement se concrétiser par des divergences entre secteurs de juridiction. C'est donc un élément que nous étudions de très près et je dirais que les amendements qui vont être proposés d'ici quelques semaines feront beaucoup pour dissiper vos craintes.

Je vous remercie d'être venu.

M. Taylor: J'aimerais à mon tour, après le président et mes collègues, vous souhaiter la bienvenue à nos audiences. Vous avez un nom qui m'est cher, vous venez de l'endroit où je suis né, et j'espérais donc un excellent exposé.

Vous avez dit qu'il y a trois choses qui me gênent un peu. Vous avez notamment demandé si nous ne devrions pas aller construire au Japon ou en Norvège les plates-formes destinées aux eaux canadiennes. Les compagnies pétrolières font-elles souvent construire à l'étranger du matériel destiné aux eaux canadiennes?

M. Smith: Effectivement.

Monsieur Taylor, ce que je voulais dire ici c'est que lorsqu'un propriétaire fait construire une plate-forme de forage mobile, le terme lui-même signifie qu'il s'agit d'une installation mobile qui peut être utilisée dans le monde entier. Lorsqu'on la fait construire donc, on le fait en tenant compte des régions du monde dans lesquelles elle pourrait être exploitée. Il est évident qu'il est plus intéressant financièrement parlant d'ajouter ce genre de caractéristiques au moment de la construction au lieu d'avoir à le faire plus tard. Ainsi, je sais qu'on construit actuellement quelque part dans le monde des plates-formes conformes aux normes canadiennes applicables, même si le propriétaire de ces plates-formes n'a pas encore de contrat pour le Canada. Mais il pourrait fort bien en obtenir dans cinq ou dix ans. Il n'y a donc rien d'étrange à ce qu'un propriétaire fasse construire ses plate-formes pour, mettons, les eaux arctiques ou ce que nous appellerions des conditions rigoureuses; ce sont les plates-formes semi-submersibles de la troisième génération. Les eaux canadiennes appartiennent à cette catégorie—le Royaume-Uni, la côte ouest, Cook Inlet—voilà donc qui vaut pour les plates-formes de ce genre. Il y a donc des questions à poser à ce sujet.

M. Taylor: Je conçois fort bien que lorsque vous construisez une plate-forme, vous le faites en fonction de normes qui leur permettraient d'être utilisées partout où vous pensez l'envoyer. Ce à quoi je pensais, c'est que nous avons au Canada de bons chantiers navals. Si vous faites construire à l'étranger, est-ce parce que nos propres chantiers sont trop occupés, parce qu'ils ne font pas du bon travail, pourquoi?

[Texte]

Mr. Smith: As you are probably aware, we have built one of our rigs in Canada. In fact, it was the most recent semi-submersible built in Canada. It was built in Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd. and delivered in 1984. So I do not think our company is one that would avoid building in Canada.

However, if we were building a unit for international use, not specifically built for use in Canada, I do not think it would be unfair or unjust for us to look for the best price that was available to build that unit, the best financing terms, and the best package available from whatever yards. Still, as a Canadian company, we would obviously build it to the standards that were in Canada, with the intent that some time in the future we may come back to Canada.

Mr. Taylor: But the price and the quality are the two deciding factors.

• 1550

Mr. Smith: I think they are price, quality and deliverability.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Smith: We have no question with regard to quality. I think the price for building in Canada at this time is still higher than in other places in the world, as you are well aware. As far as delivery is concerned, no, there is no problem with delivery.

Mr. Taylor: Yes. I can understand the price, because our workmen have a much higher standard of living than workmen in many other countries. I just do not like the idea of seeing Canadian shipyards not working while ships are being built for Canadian use in other parts of the world. So I appreciate the information you have given us there.

One other point that bothers me a little is that in your statement on page 7 you say you object to Bill C-75 because it provides for too great a possibility of unfairness and inconsistency. You have mentioned one where the Canadian vessels may have to undergo regulations that a foreign vessel would not have to undergo, which apparently has been looked at. But what are some of the other clauses in the bill that you feel are unfair and inconsistent?

Mr. Smith: What I am referring to is the omission of the bill. In its form, the bill does exclude the MODU standards being applied to a unit when it is on location, anchored for use in oil and gas drilling. If it is excluded from Canadian Coast Guard responsibilities to survey and inspect the vessel, then whose responsibility does it become? Our information is that it would be the boards as they are set up currently in Newfoundland and as they are proposed for Nova Scotia, etc.

We are concerned with the inconsistencies that come from the interpretation between those two provincial boards because there are interpretations of the code, and we think the

[Traduction]

M. Smith: Comme vous le savez sans doute, nous avons fait construire l'une de nos plates-formes au Canada. En fait, il s'agit même de la dernière des plates-formes semi-submersibles à avoir été construites ici. Elle a été confiée à la compagnie *Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd.* de Saint-Jean et elle a été livrée en 1984. Je ne pense pas, donc, que notre compagnie veuille vraiment bouder le Canada.

Mais si nous faisons construire une plate-forme à des fins internationales, pas uniquement pour les eaux canadiennes, je ne pense pas qu'il soit malavisé de notre part d'essayer d'obtenir le meilleur prix possible, les meilleurs facilités de paiement et le meilleur marché en quelque sorte parmi tous les chantiers navals. Il n'en demeure pas moins que puisque nous sommes une compagnie canadienne nous allons ajouter au cahier des charges les normes en vigueur au Canada, avec l'intention de revenir éventuellement un jour installer notre plate-forme dans les eaux canadiennes.

M. Taylor: Mais le prix et la qualité restent les deux facteurs déterminants.

M. Smith: Oui, le prix, la qualité et les délais de livraison.

M. Taylor: Oui.

M. Smith: La qualité ne pose pas de problème. Le prix de construction au Canada est toujours plus élevé en ce moment qu'ailleurs dans le monde, comme vous le savez sans doute. Quant aux délais de livraison il n'y a pas de problème de ce côté-là.

M. Taylor: Oui. Je comprends que les prix soient plus élevés, parce que nos travailleurs on un niveau de vie beaucoup plus élevé que dans bien d'autres pays. Je n'aime pas l'idée de voir des chantiers navals canadiens ne rien faire pendant qu'ailleurs dans le monde on construit des bâtiments devant servir au Canada. Je vous remercie de l'information que vous nous avez donnée.

Il y a une autre chose qui me préoccupe un peu: à la page 7 de votre déclaration, vous dites que vous vous opposez au projet de loi C-75 parce qu'il ouvre trop grande la porte à l'injustice et à l'incohérence. Vous mentionnez que des bâtiments canadiens pourraient être assujettis à des règlements auxquels des bâtiments étrangers échapperaient; problème qui aurait apparemment été examiné. Y a-t-il d'autres articles du projet de loi que vous estimez injustes et incohérents?

M. Smith: Je parle de ce que le projet de loi omet. Dans sa forme actuelle, il exclut de l'application des normes visant les unités mobiles de forage offshore les unités ancrées servant au forage du pétrole et du gaz. Si la responsabilité de surveillance et d'inspection de ces bâtiments ne revient pas à la Garde côtière canadienne, de qui alors cette responsabilité relèvera-t-elle? D'après nos sources, cette tâche incomberait aux commissions telles qu'établies actuellement à Terre-Neuve et envisagées pour la Nouvelle-Écosse, etc.

Nous craignons des incohérences dans l'interprétation du code par ces deux commissions provinciales, et nous estimons que ce sont ceux qui ont rédigé le code qui devraient l'interpréter.

[Text]

interpretations rest with the people who wrote the code, who have the intent. We would like to have access back to those people—like a referee, you might say—so we have somebody we can call in cases where we have a discussion on which we cannot agree.

Mr. Taylor: Eventually this committee is going to have to go through this bill clause by clause. If there are any particular clauses you have very strong feelings against, would it be possible for you to send the clerk of the committee a letter pointing out things about certain clauses? If you do that, then we will certainly have to consider it at the time we are dealing with each clause.

Mr. Smith: Yes, sir.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Are there any further questions of our witness? Seeing none, I would like to thank Mr. Smith for being with us today and for bringing his views to the committee. They are most helpful. We appreciate it very, very much.

Our next witness is the International Association of Great Lakes Ports. Representing this group will be Mr. P.R. Cook, President and Chairman of the Canadian Section; and Mr. James Hartung, Past-President and Chairman of the U.S. Section.

Gentlemen, you have five minutes to present your brief, and then we will go directly into questioning.

Mr. P.R. Cook (President and Chairman, International Association of Great Lakes Ports, Canadian Section): Thank you very much, Mr. Chairman. May I add our appreciation for the opportunity to appear before you.

I was introduced as the president of the International Association of Great Lakes Ports. I am also the general manager of the Port of Thunder Bay.

Mr. Angus: Hear, hear!

Mr. P. Cook: My associate here this afternoon, Mr. Hartung, is a director of the Port of Indiana, Burns International Harbour.

The IAGLP represents six Canadian ports and 14 U.S. ports on the Great Lakes section of the seaway system, and those 20 ports account for substantially all the multi-product ports. There are other smaller ports and specific ports and private ports, but the bulk of the cargo is in those 20 ports. The IAGLP makes representation on clause 4 only, the provision that allows for the collection for Coast Guard services. The IAGLP supports the balance of Bill C-75.

• 1555

The single and really only concern of the IAGLP is the future competitiveness of the Great Lakes. The seaway is the only deep-draft waterway in North America that requires users to repay construction and fund operation and maintenance. Its competitiveness is now threatened. Toll increases announced in 1986 will result in a further decrease in volume.

[Translation]

ter, puisqu'ils en connaissent l'esprit. Nous aimerions pouvoir avoir accès à ces gens-là, comme à des arbitres, si vous voulez, dans les cas difficiles à trancher.

M. Taylor: Le Comité devra examiner le projet de loi article par article. S'il y a des articles avec lesquels vous n'êtes vraiment pas d'accord, je vous demanderais d'en faire part par lettre au greffier du Comité. Si vous faites cela, nous devrons nécessairement en tenir compte lorsque nous examinerons chaque article du projet de loi.

M. Smith: Oui, monsieur.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Avez-vous d'autres questions à poser à notre témoin? Puisqu'il n'y en a pas, j'aimerais remercier M. Smith d'être venu aujourd'hui et de nous avoir exposé son point de vue. Cela nous est très utile. Nous vous remercions beaucoup.

Notre témoin suivant est l'*International Association of Great Lakes Ports* représentée par M. P.R. Cook, président directeur général de la Section canadienne; et par M. James Hartung, ancien président directeur général de la Section américaine.

Messieurs, vous avez cinq minutes pour présenter votre mémoire, ensuite nous passerons directement aux questions.

M. P.R. Cook (président directeur général, International Association of Great Lakes Ports, Section canadienne): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes heureux de comparaître devant votre Comité.

Vous m'avez présenté comme président de la *International Association of Great Lakes Ports*. Je suis également directeur général du Port de Thunder Bay.

M. Angus: Bravo, bravo!

M. P. Cook: Mon collègue est M. Hartung, administrateur du Port d'Indiana, *Burns International Harbour*.

L'Association représente six ports canadiens et 14 ports américains de la Section des Grands Lacs de la Voie maritime, et ces 20 ports représentent presque tous les ports de manutention de produits multiples. Il y a d'autres ports plus petits, particuliers et privés, mais le gros des cargaisons passe pas ces 20 ports. L'Association s'intéresse uniquement à l'article 4 portant sur les droits relatifs aux services de la Garde côtière. L'Association appuie le reste du projet de loi C-75.

La seule et unique préoccupation de l'Association est la concurrence future des Grands Lacs. La Voie maritime est la seule voie d'eau profonde en Amérique du Nord qui oblige les utilisateurs à rembourser les frais de construction et à en financer les opérations et l'entretien. La concurrence de la voie maritime est désormais menacée. Les augmentations de tarif annoncées en 1986 entraîneront une autre baisse des volumes.

[Texte]

Charges imposed as a result of clause 4 will cause deterioration.

A basic rule of economics is that increasing charges on a declining volume increase the rate of decline. The Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is a shared asset of Canada and the U.S. For the first time in the history of the seaway, each country is moving unilaterally on matters involving the seaway and each is approaching its requirement from an entirely different perspective.

The U.S. recognizes, in part at least, that it cannot level charges on top of the existing charges. If Canada's national port policy is valid, if the seaway is recognized by the government as one of Canada's major routes for the movement of its international cargo, if the statement is valid that Canada's economy is founded on its international trade, then Canada should not do anything that prevents it from carrying its own goods. Marine cargo does not recognize national boundaries and will in the end find the most economical route to its destination.

The IAGLP recommends the removal of clause 4 for further study before it becomes legislation. The IAGLP respectfully recommends that any legislation directing the recovery of costs recognize the following: first, Canada's national transportation policy and specifically the needs of Canada's industry; second, the effect upon the seaway—what priority does the seaway have within the policy planning of the government? The government's paper *Freedom to Move* was silent on this subject—third, the need for close co-operation between the cost recovery programs of the U.S. and Canada; fourth, the necessary integration of all user fees, including but not limited to tolls, pilotage and the Coast Guard services; fifth, a clear definition of the costs to be recovered; and finally, a formula for the apportionment of the costs to be recovered between the different classes of users and benefactors of the system.

The concept of the recovery of cost of services is well founded. We agree with that. The IAGLP supports the principle and is prepared to assist in accomplishing the objective. The system used for cost recovery, to be productive, must be designed to work within the competitive commercial environment. It must be understood; it must be definitive, and it must be equitable.

Mr. James Hartung (Director, Port of Indiana, Burns International Harbour): Mr. Chairman, first of all, I would like to thank you for inviting a poor country boy from Indiana to appear before your committee. It is only because I have deep concerns about some of the current movements in legislative matters here in Canada.

For the United States maritime interests, several issues are raised with respect to a proposed Canadian maritime user fee as conceptualized in clause 4 of Bill C-75. It is clear that Canadian and U.S. water-borne movements with either an origin or a destination in the U.S. Great Lakes will experience increases in transportation costs. Vessels operating in the lower

[Traduction]

Les droits imposés en application de l'article 4 mèneront à la ruine.

Selon un principe économique de base, l'accroissement des droits, assorti à un volume d'activités en baisse, accélère le rythme de ralentissement des affaires. La Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent est une entreprise commune du Canada et des États-Unis. Pour la première fois dans l'histoire de la Voie maritime, chaque pays a sa façon de voir les choses et agit unilatéralement.

Les États-Unis reconnaissent, du moins en partie, qu'ils ne peuvent prélever d'autres droits que ceux qui sont en vigueur. Si la politique des ports nationaux du Canada est valable, si le gouvernement reconnaît que la voie maritime est l'une des principales routes du pays pour le transport de cargaisons internationales, s'il est vrai que l'économie canadienne repose sur le commerce international, le Canada ne devrait entraver d'aucune façon le transport de ses propres marchandises. Le trafic maritime ne reconnaît aucune frontière nationale et cherchera à se rendre à destination par la voie la plus économique.

L'Association recommande de surseoir à l'adoption de l'article 4 pour permettre de l'étudier plus à fond. Elle recommande respectueusement que toute loi visant le recouvrement des coûts tienne compte de ce qui suit: premièrement, la politique nationale du transport au Canada et particulièrement les besoins de l'industrie canadienne; deuxièmement, l'incidence de son application sur la Voie maritime—quelle place occupe la Voie maritime dans les priorités de la planification des politiques du gouvernement? Le document *Aller sans entraves* ne dit rien à ce sujet; troisièmement, le besoin d'étroite concertation entre les programmes de recouvrement des coûts des États-Unis et du Canada; quatrièmement, l'intégration essentielle de tous les droits d'utilisation, y compris mais non exclusivement les droits de péage, de pilotage et de services de la Garde côtière; cinquièmement, une définition claire des coûts à recouvrer; et dernièrement, une formule de répartition des coûts à récupérer entre les différentes catégories d'utilisateurs et de bénéficiaires du système.

Le principe de recouvrement des coûts des services est bien fondé. Nous y souscrivons. L'Association appuie le principe et est disposée à travailler à la réalisation de cet objectif. Pour y parvenir, le système de recouvrement des coûts doit être conçu de manière à pouvoir fonctionner dans le milieu de la concurrence. Le système doit être bien compris, définitif et équitable.

M. James Hartung (directeur, Port d'Indiana, Burns International Harbour): Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord vous remercier d'avoir invité à comparaître devant votre Comité un pauvre petit gars de la campagne d'Indiana. Je suis venu parce que j'ai de grandes inquiétudes au sujet de certaines mesures législatives envisagées au Canada.

Pour le secteur maritime des États-Unis, il y a plusieurs questions qui se posent au sujet du projet d'application de droits d'utilisation des services maritimes canadiens prévus à l'article 4 du projet de loi C-75. Il est clair que le transport maritime en provenance ou à destination des Grands Lacs américains verra ses coûts augmenter. Les navires exploités

[Text]

St. Lawrence River below Montreal, which have a U.S. Great Lakes port connection, will also be subject to charges. Therefore, special costs of doing business on the Great Lakes will expand beyond the burdensome tolls which are already being raised this year.

Both U.S. and Canadian shippers and shipping companies acknowledge that increased transportation costs will compound the current problems they have with international competition and depressed demand. Great Lakes states and the provincial Governments of Ontario and Quebec are concerned about maintaining the maritime mode as a viable and healthy transport alternative. Ports are concerned about possible diversion of cargoes away from their terminals to the Mississippi River system for export grain shipments or via U.S. and Canadian rail to tidal coast ports for other commodities and general cargoes.

• 1600

The International Association of Great Lakes Ports has within the last year initiated an industry-wide cost containment effort in an attempt to stem the tide of continued erosion of tonnages and the system's credibility. The International Association of Great Lakes Ports is moving aggressively to set into action a commitment to create the most favourable economic climate for shipping on the Great Lakes.

When the St. Lawrence Seaway opened to expanded international and interlake traffic in 1959 it was accompanied by considerable excitement and optimism about the economic impacts and benefits that would flow to our respective economies. The system has not disappointed us. Thousands of jobs and millions of dollars in direct and indirect benefits to our respective economies exist today because of this magnificent engineering feat we call the St. Lawrence Seaway.

My concern is that the United States Government and the Government of Canada have now taken these benefits for granted and believe that regardless of cost the system will continue to produce results. That is not the case. Maritime transportation diversions are very sensitive to the bottom line. As water seeks its own level, maritime cargo will always seek the least costly movement. To add another layer of cost to the Great Lakes will only exacerbate an already alarming situation.

Major efforts within other North American coastal regions are now being executed to draw as much Great Lakes cargo as possible away from U.S. and Canadian ports. As U.S. and Canadian maritime leaders fight to remain competitive, user fees such as those proposed under clause 4 of Bill C-75 could cause irreparable damage to the system.

I would request, therefore, that the following recommendations of the U.S. section of the International Association of Great Lakes Ports be considered: first, that prior to the imposition of maritime user fees a thorough impact study be conducted to determine the potentials for cargo diversions and the loss of direct and indirect economic benefits; second, that if

[Translation]

dans le Bas Saint-Laurent en aval de Montréal qui font escale dans un port des Grands Lacs américains seront également assujettis à des droits. En conséquence, les coûts spéciaux inhérents à la navigation dans les Grands Lacs augmentent au-delà des tarifs imposants qui sont déjà appelés à être relevés cette année.

Les expéditeurs américains et canadiens reconnaissent que l'accroissement des coûts du transport aggraverait les problèmes qu'ils éprouvent actuellement sur le plan de la concurrence internationale et de la demande en baisse. Les États des Grands Lacs ainsi que les gouvernements de l'Ontario et du Québec tiennent à ce que le transport demeure un mode viable et intéressant. Les ports craignent un détournement possible des cargaisons de céréales d'exportation vers le réseau fluvial du Mississippi ou d'autres denrées et cargaisons générales vers les ports côtiers via les chemins de fers américains et canadiens.

La *International Association of Great Lakes Ports* a entrepris depuis un an un programme de restriction des coûts visant l'ensemble de l'industrie dans le but de freiner l'érosion constante du volume d'affaires et de rehausser la crédibilité du système. L'Association travaille ardemment à créer un climat économique favorable pour le transport dans les Grands Lacs.

Quand la Voie maritime du St-Laurent s'est ouverte au trafic international et entre les lacs en 1959, cette initiative s'est accompagnée de grands espoirs et de beaucoup d'optimisme quant à l'impact et aux retombées économiques pour nos économies respectives. Le système ne nous a pas déçus. Des milliers d'emplois et des millions de dollars en retombées directes et indirectes sont à nous aujourd'hui grâce à ce merveilleux exploit d'ingénierie qu'est la voie maritime du St-Laurent.

Ce qui m'inquiète, c'est que les gouvernements américains et canadiens prennent cela pour acquis et croient que le système continuera de donner de bons résultats, peu importe les coûts. Ce n'est pas le cas. Les coûts ont une grande incidence sur le transport maritime. L'industrie cherche toujours le moyen de transport le plus économique. L'ajout d'un autre coût dans les Grands Lacs ne fera qu'aggraver une situation déjà alarmante.

D'autres régions côtières nord-américaines déploient beaucoup d'efforts pour détourner le plus de cargaisons possible des ports américains et canadiens des Grands Lacs. Alors que les grands du secteur maritime américain et canadien luttent pour demeurer concurrentiels, l'imposition de droits tels que proposés à l'article 4 du projet de loi C-75 pourraient causer un tort irréparable au système.

En conséquence, je vous proposerais les recommandations suivantes de la section américaine de la *International Association of Great Lakes Ports*: premièrement, qu'une étude d'impact approfondie visant à déterminer les éventuels détournements de cargaisons et les pertes d'avantages économiques directs et indirects soit effectuée avant l'application de

[Texte]

user fees are established for use of the Canadian federal navigation system then strong consideration be given to efforts leading towards the bilateral elimination of seaway tolls or the elimination of that portion of the Canadian seaway tolls equal to additional Canadian user fees.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hartung, and thank you, Mr. Cook. Mr. Robichaud, 10 minutes.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank the witnesses for appearing and presenting a brief and also their views. You are not the only ones who are concerned about clause 4. Up to now, quite a few of our witnesses have come forward and made known their concerns about that clause.

You say that the toll increases announced for 1986 will result in a further decrease in volume. How has the volume decreased in the last few years?

Mr. P. Cook: The volume has been going down steadily in the last three years. The first noticeable effect was the loss of the majority of the American grain movement. Of course, it was complicated by the fact of the change in the movement of iron ore coincidentally at the same time and in the following years, and last year of course it lost significantly as a result of the downturn in the Canadian grain movement.

There is no doubt that some of the cargo is now choosing other routes. The Wheat Board takes the position, and has publicly said it, that for 1986 they will use the west coast to its limit before using the seaway. I am afraid that is an attitude that is generally being conceived in North America. It has been aggravated, of course, by the accidents on the seaway within the last couple of years.

• 1605

Mr. Robichaud: On page 3 you enumerate six statements. But you speak in the fifth one of a clear definition of the costs to be recovered and also a formula for the apportionment of the cost to be recovered between the different classes of users and benefactors of the system. Would you be willing to participate in such an exercise where those costs and the apportionment of those costs would be determined?

Mr. P. Cook: Absolutely. We would look forward to the opportunity of being able to do that.

Mr. Robichaud: You have not been consulted on user fees in relation to this clause 4, have you?

Mr. P. Cook: No, sir.

Mr. Robichaud: And other than clause 4, the rest of the bill is okay with you people. You do not have any major objections?

Mr. P. Cook: That is correct.

[Traduction]

frais d'utilisation; deuxièmement, si des frais d'utilisation du réseau de navigation fédéral canadien sont imposés, qu'on étudie sérieusement la possibilité d'éliminer bilatéralement les frais de péage sur la Voie maritime ou, tout au moins, la partie de ces frais correspondant au frais d'utilisation additionnels imposés par le Canada.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci MM. Hartung et Cook. Monsieur Robichaud, vous avez 10 minutes.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus et de nous avoir présenté un mémoire et leurs opinions. Vous n'êtes pas les seuls à s'inquiéter au sujet de l'article 4. Jusqu'à présent, bon nombre de nos témoins ont exprimé leur préoccupation au sujet de cet article.

Vous dites que les augmentations de tarif annoncées pour 1986 entraîneront une baisse accrue des volumes. Quelle a été la baisse des volumes ces dernières années?

M. P. Cook: Le volume baisse constamment depuis trois ans. La conséquence la plus remarquable a été la perte de la majeure partie du transport des céréales des États-Unis. La situation était d'autant plus grave qu'elle coïncidait avec des changements, dans la même année et dans les années subséquentes, dans le transport du minerai de fer, suivis de pertes considérables imputables au ralentissement du transport du grain canadien.

Il ne fait aucun doute que certaines cargaisons sont désormais acheminées par d'autres voies. La Commission canadienne du blé a fait connaître sa position et a déclaré publiquement qu'en 1986 elle utiliserait au maximum la côte ouest avant de recourir à la Voie maritime. Je crains que cette attitude ne soit généralement répandue en Amérique du Nord. Les accidents survenus sur la Voie maritime depuis quelques années n'arrangent évidemment rien.

M. Robichaud: À la page 3, vous énoncez six recommandations. Dans la cinquième, vous demandez que soient définis clairement les coûts à recouvrer, et que soit établie une formule pour la répartition des coûts à recouvrer entre les différentes catégories d'utilisateurs et de bénéficiaires du système. Seriez-vous prêts à participer à un exercice visant à déterminer les coûts et leur répartition?

M. P. Cook: Bien sûr. Nous aimerions beaucoup pouvoir participer à un tel exercice.

M. Robichaud: Vous n'avez pas été consulté au sujet des frais d'utilisation prévus à l'article 4, n'est-ce pas?

M. P. Cook: Non monsieur.

M. Robichaud: Et, sauf pour l'article 4, vous êtes satisfait du projet de loi. Vous n'avez pas d'autres objections majeures?

M. P. Cook: C'est exact.

[Text]

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I appreciate your respective briefs. Particularly Mr. Hartung, I appreciate your coming up here to give us the viewpoint from the American side.

I want to start by congratulating the association for the leadership it took in holding the line on port fees. I think that is a very positive step. But I want to ask what led the association to recommend that action to its membership?

Mr. Hartung: It is a simple matter of economics. As I stated in my brief, as water seeks its own level, maritime cargoes will always seek the lowest-cost movement. That has been the case. On the United States side, we continue to experience vast movement of general cargo from the Great Lakes region to the tidal coast ports. Currently, with a depressed world shipping market, tidal coast ports and regions are sharpening their pencils, they are cutting costs, or at least retaining costs, to maintain a competitive edge.

We faced the reality on the Great Lakes that unless our pencils were sharper, unless we were more innovative in terms of reducing our costs, we could very well be a system without cargo. We made a commitment early on to support the concept of cost containment, and we continue to push. Within the last several months we are starting to see a momentum now. Most of the ports have come on line with commitments to retain maritime charges. We realize labour and terminal operators are going to be meeting within the next year to reopen their contract and start to discuss how they might also contribute to the overall effort to contain costs on the Great Lakes to maintain this system as a highly competitive system for maritime transportation.

Mr. Angus: Has the decision by the Seaway Authority to increase the Welland Canal tolls in effect negated any benefits that the ports holding the line would have created?

Mr. Hartung: It certainly hurt. It has been somewhat of an insult.

Let me just share something. If Fednav Lakes, which is a new U.S. flag carrier on the Great Lakes . . . I was speaking to representatives of that firm last week, and they said, we have gone on line, we have made a commitment to serve the Great Lakes, and after our first year the Seaway Authority turn around and increase their tolls. He said to us, that is a slap in the face; that is a discouragement to continue service on the Great Lakes. We cannot afford that at this point in time.

Mr. Angus: Mr. Hartung, I know that there are a couple of bills in progress in the United States regarding legislation that will impact on the marine sector. Can you inform the committee as to what those bills are all about and what the impact is on the American side, and the Canadian side, if there is any carryover?

Mr. Hartung: Certainly there are bills in the House and the Senate dealing with the concept of user fees; user fees for the

[Translation]

M. Angus: Messieurs, bienvenue. Je vous remercie pour vos mémoires. Je remercie M. Hartung en particulier d'être venu nous exposer le point de vue des Américains.

J'aimerais d'abord féliciter l'Association pour ses efforts visant à restreindre les frais portuaires. C'est à mon avis une très bonne initiative. Mais j'aimerais savoir ce qui a poussé l'Association à recommander cela à ses membres?

M. Hartung: C'est simplement une question d'économie. Comme je l'ai dit dans mon mémoire, l'industrie cherche toujours le moyen de transport le plus économique. C'est ce qui s'est produit. Du côté des États-Unis, nous continuons de voir un gros déplacement de cargaisons générales depuis la région des Grands Lacs vers les ports côtiers. Comme le marché mondial du transport maritime est en recul, les ports côtiers et les régions prennent des mesures pour réduire leurs coûts ou du moins les maintenir à leur niveau actuel, afin de demeurer concurrentiels.

Dans les Grands Lacs, nous nous sommes rendus à l'évidence qu'à moins de prendre des mesures plus innovatrices pour réduire nos coûts, nous pourrions nous retrouver sans rien à transporter. Nous nous sommes vite engagés dans la voie de la réduction des coûts, et nous continuons de travailler en ce sens. Depuis quelques mois, nous avons constaté que nos efforts ont commencé à porter fruit. La plupart des ports ont accepté de maintenir les frais maritimes à leur niveau actuel. Nous savons que les débardeurs et autres travailleurs se réuniront durant l'année pour renouveler leur contrat et amorcer des discussions sur les moyens à prendre pour participer à l'effort de réduction des coûts dans les Grands Lacs afin que le système demeure dans la course pour le transport maritime.

M. Angus: La décision de l'administration de la Voie maritime d'accroître les tarifs du canal Welland a-t-elle neutralisé ce que vos efforts de réduction avaient permis d'accomplir?

M. Hartung: Cela nous a certainement fait mal. C'est comme une insulte.

Je vais vous raconter quelque chose. Si *Fednav Lakes*, qui est un nouveau transporteur battant pavillon américain sur les Grands Lacs . . . je discutais avec les représentants de cette entreprise la semaine dernière, et ils me disaient qu'ils avaient accepté la politique de restriction des coûts, qu'ils s'étaient engagés à desservir les Grands Lacs, et qu'après un an, l'administration de la Voie maritime augmentait ses tarifs. Ils nous ont dit que c'était une insulte, et que cela les décourageait de continuer à travailler dans les Grands Lacs. Nous ne pouvons pas nous permettre cela en ce moment.

M. Angus: Monsieur Hartung, je sais qu'il y a quelques projets de loi à l'étude aux États-Unis qui auront une incidence sur le secteur maritime. Pourriez-vous dire au Comité quelle est la teneur de ces projets de loi et quelle sera leur incidence du côté américain, et du côté canadien s'il y a lieu?

M. Hartung: Il est vrai que la Chambre et le Sénat examinent actuellement des projets de loi portant sur les frais

[Texte]

operations and maintenance—dredging—of the U.S. navigation system. Simply stated, the concept that has been developed in the United States is a uniform user fee based on the value of the cargo. Proposals, both in the House and in the Senate, are talking about rebating seaway tolls as they relate to user fees, so as not to create an added burden on Great Lakes shipping.

• 1610

This is obviously what we would look to if the Government of Canada decided to move very aggressively along the line of user fees, not to add another burden to an already overburdened system.

Mr. Angus: When do you anticipate that legislation receiving approval?

Mr. Hartung: My operatives in Washington expect the bill will pass this year.

Mr. Angus: I will ask both gentlemen this question: what would be the impact if we end up with a situation where we have a different combination of fees and tolls on different sides of the border? What would then happen on the lakes and in the river in terms of the relationships between the two countries, and those who ply the lakes?

Mr. P. Cook: Mr. Angus, I do not think there is any doubt that eventually the cargo will find the cheapest route. As you know, we have some argument in Thunder Bay right now with some cargo movers as to whether it would be easier to go through Duluth. Those costs will be quickly examined in the cheapest way.

When you are dealing in hundreds of thousands of tonnes of a unit... Take forest products as an example. We have some forest products that go through our port, and some are actually diverted west of us by rail into the Port of Duluth. We are talking in hundreds of thousands of tonnes. We are only talking of pennies in the difference, pennies per tonne, but pennies per tonne times hundreds of thousands of tonnes is quite a bit of money. And it is that close in the decision on the routing. Both countries are secure in their handling of cargo, so the shipper does not really have to worry about the security of his cargo or its method of handling, or the safety of it, or any of those kinds of things. So he has an open choice.

Mr. Angus: If there is a differential, are we going to see some kind of trade war?

Mr. P. Cook: There will be a trade war between ports, yes.

Mr. Angus: In terms of the economic benefit of having a viable marine industry on the lakes and in the river, is that of benefit only to the immediate areas, or is there a beneficial national spin-off that the marine industry be of value to the total country? This applies to either country.

Mr. P. Cook: Of course, in the position that we have it is absolutely in the interests of Canada. As I tried to note in my remarks, I think all of us agree that Canada's foundation is based upon its international trade in its own resources. The

[Traduction]

d'utilisation; frais d'utilisation pour l'exploitation et l'entretien—le dragage—du système de navigation américain. Essentiellement, il est question, pour les États-Unis, d'un système de frais d'utilisation uniforme axé sur la valeur de la cargaison. Il est question, aussi bien à la Chambre qu'au Sénat, de rabaisser les frais d'utilisation de la Voie maritime, de manière à ne pas ajouter au coût du transport dans les Grands Lacs.

C'est évidemment le genre de proposition que nous ferions au gouvernement canadien s'il décidait de mettre l'accent sur les frais d'utilisation, afin de ne pas ajouter un autre fardeau à un système déjà surchargé.

M. Angus: Quand prévoyez-vous que ces lois seront adoptées?

M. Hartung: D'après mes sources à Washington, ce serait pour cette année.

M. Angus: Je pose ma question suivante aux deux témoins: que se produira-t-il si nous nous retrouvons avec deux systèmes différents de droits et de frais de part et d'autre de la frontière? Qu'arrivera-t-il dans les lacs et sur le fleuve en ce qui concerne les rapports entre les deux pays et ceux qui circulent dans les lacs?

M. P. Cook: Monsieur Angus, il ne fait aucun doute que les cargaisons finiront par être acheminées par la voie la plus économique. Comme vous le savez, à Thunder Bay, certains transporteurs se demandent s'il ne serait pas plus facile de passer par Duluth. Les coûts influenceront certainement les décisions.

Quand on parle de centaines de milliers de tonnes d'un produit... Prenons les produits forestiers, par exemple. Certains produits forestiers sont acheminés vers notre port, et d'autres sont détournés vers l'ouest par rail jusqu'au port de Duluth. Nous parlons de centaines de milliers de tonnes. Nous parlons seulement de cents de différence, de cents par tonne, mais quand il s'agit de centaines de milliers de tonnes, cela représente beaucoup d'argent. Et c'est ce qui influence les décisions. Les deux pays offrent un service sûr, de sorte que l'expéditeur n'a pas vraiment à se préoccuper de la sécurité de sa cargaison, ni de la façon dont elle est acheminée, ni de la sécurité du service, ni de rien de tout cela. Il a donc le choix.

M. Angus: S'il y a une différence sur le plan des coûts, assisterons-nous à une sorte de guerre commerciale?

M. P. Cook: Les ports se livreront effectivement à une guerre commerciale.

M. Angus: Les avantages économiques d'une industrie maritime viable dans les Grands Lacs et sur le fleuve profitent-ils uniquement aux régions environnantes, ou l'industrie maritime procure-t-elle des avantages économiques au pays tout entier? Et cela est-il vrai pour les deux pays?

M. P. Cook: Il est évident que c'est dans l'intérêt du Canada. Comme j'ai tenté de le faire ressortir dans mes remarques, je pense que nous devons convenir que l'économie du Canada repose sur la vente de ses propres ressources dans le

[Text]

ability to handle that traffic through Canada, rather than through the United States, as an example, is certainly of benefit to us all.

Mr. Angus: Mr. Hartung, would the same thing apply to the United States?

Mr. Hartung: Certainly. Let me just hitchhike on something Gerry has said. One of the spin-offs that has a major impact on our national transportation system is the availability of the Great Lakes. It has a tremendous, moderating impact on transportation costs. Certainly, down in the United States we can see it easily. When the seaway is closed to traffic, transportation costs, not edge up, but jump up as much as 30% because there is no longer a competitive alternative to transportation.

Many people overlook the point that the seaway provides an alternative and therefore maintains a competitive balance between tidal coast regions and interior transportation systems.

Mr. Angus: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Our next questioner will be Mr. Dantzer. Ten minutes, please.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I direct this question to either one of you. Is there any percentage of your traffic that is captive to the seaway? And if so, what amount?

• 1615

Mr. P. Cook: I suppose you could say that the major bulk articles, such as grain, coal, potash, because of their volume and quantity, are today captive to the seaway, yes—those that move in our direction only, though, of course.

Mr. Dantzer: What proportion of the total traffic are those people capturing? Have you any idea?

Mr. P. Cook: About 35% from our port. We have the largest port in the system, so I think our figures are probably indicative of the total movement.

Mr. Dantzer: If the prices go up 30% when the seaway is frozen over, closed, does that not mean that there is a bit of an area such that the seaway costs can go up and they will still use the seaway?

Mr. P. Cook: No, I do not think so, because the bread and butter of the seaway is its bulk movement. Really, it is an inventory situation. We move, for instance, enough potash through the seaway in the seaway open season to provide the inventory at the other end for the three months the seaway is closed. To a large extent that same thing happens in grain in a normal year. It certainly happens in coal.

Mr. Dantzer: Yesterday we heard evidence that the ice-breaking operations on the system—I may have forgotten the figure—\$6 million or \$7 million, it costs; and it is not necessary. It only keeps the seaway open for a couple of years. Is that one of the things you are examining in an attempt to keep your place more competitive?

[Translation]

monde. Le fait que le trafic passe par le Canada plutôt que par les États-Unis, par exemple, constitue certainement un avantage pour nous.

M. Angus: Monsieur Hartung, est-ce la même chose pour les États-Unis?

M. Hartung: Certainement. Permettez-moi d'enchaîner sur ce qu'a dit Gerry. L'existence du système des Grands Lacs a une grande incidence sur notre réseau national de transport. Ce système a un effet extrêmement modérateur sur les coûts du transport. Aux États-Unis, nous le constatons facilement. Lorsque la Voie maritime est fermée, les coûts du transport ne se contentent pas d'augmenter, ils font un bond pouvant aller jusqu'à 30 p. 100, parce qu'il n'y a plus de choix.

On oublie que la Voie maritime offre un choix et permet en conséquence d'assurer la concurrence entre le réseau de transport intérieur et celui des régions côtières.

M. Angus: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Le prochain intervenant est M. Dantzer. Vous avez 10 minutes.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à l'un ou l'autre des témoins. Y a-t-il une partie de votre trafic qui doit obligatoirement passer par la Voie maritime? Et, dans l'affirmative, quel pourcentage?

M. P. Cook: Les produits transportés en vrac, tels les céréales, le charbon et la potasse, sont essentiellement transportés par la Voie maritime.

M. Dantzer: Quelle partie de l'ensemble du marché ces gens-là ont-ils réussi à capter?

M. P. Cook: Environ 35 p. 100 en ce qui concerne notre port. Comme notre port est le plus important du réseau, ce chiffre donne une idée de l'ensemble des marchandises transportées.

M. Dantzer: Puisque le prix augmente de 30 p. 100 en hiver lorsque la Voie maritime est fermée à cause du gel, cela ne veut-il pas dire que les usagers continueraient à utiliser la Voie maritime même si les droits subissaient une certaine hausse?

M. P. Cook: Je ne pense pas, car l'essentiel de nos revenus proviennent du transport de marchandises en vrac. En fait, c'est une question de stocks. Ainsi, les quantités de potasse transportées durant l'ouverture de la Voie, sont suffisantes pour durer pendant les trois mois de fermeture. La même chose est vraie des céréales en temps normal, et également du charbon.

M. Dantzer: On nous a dit hier que les opérations de briseglace dans la Voie maritime, qui coûtent entre 6 et 7 millions de dollars par an, ne prolongent la saison que de deux semaines environ. Est-ce un des facteurs que vous examinez pour améliorer votre compétitivité?

[Texte]

Mr. P. Cook: Yes, but I happened to be present in the back there when that statement was made, and I do not agree with it at all.

Mr. Dantzer: That is interesting. Will you tell us why?

Mr. P. Cook: If I understood the statement, of course we need ice-breaking in the seaway system. Our port is what is commonly called a "30-inch port", which means that by the time we get to the opening of navigation we have about 30 inches of ice over the whole of the system. The ice-breaker makes a port available for use.

I might say very quickly that there was a test run in the late 1970s, early 1980s, and we kept the port open for 12 months a year, in co-operation with the Corps of Engineers in Sault Ste. Marie. So when you think of the ice-breaking requirements in the river, because it is a river flow, and the weight of the ice going through the system from Montreal down, those ice-breakers are very busy in the latter part of the winter season, starting about right now, as a matter of fact.

Mr. Taylor: I want to pursue this matter that Mr. Cook was mentioning about traffic finding its cheapest route. When we were at the west coast on the *Freedom to Move* hearings, one of the truckers informed us that they were now hauling by truck from British Columbia via eastern Canada and then down into the south by truck, the entire way. I suppose it was because they could do it cheaper than any other way. So I think you have a very important point, that whether it is marine traffic or highway traffic or railway traffic, the ship is going to find the cheapest route that is available.

Also, when you were speaking to Mr. Dantzer or Mr. Angus, you mentioned other ports that could be used. The Canadian Wheat Board said they would use the west coast to the greatest possible degree. Why was that? Are they not getting a fair deal in the seaway?

Mr. P. Cook: That is what they say, yes. We have some argument about that. Of course, this becomes a very big subject, because you have to examine the whole freight rate structure of grain, right back through the Western Grain Transportation Act into its origin. Unfortunately, at the same time, today the ocean freight rates, quite frankly, are very low from Vancouver to Europe. In many cases they are even lower than from a St. Lawrence River port to Europe. That is an aberration that is happening because we have a surplus of ships at the moment.

• 1620

Yes, the Wheat Board, who obviously are very concerned about returning the maximum amount to the farmers in a falling market, have, I suppose, to take the facts as they are without looking at the structure behind them and say it is in their interest to go through the west coast.

Mr. Taylor: When the Crow rate was killed, did that increase rates on the Great Lakes system and the St. Lawrence as far as handling grain was concerned?

[Traduction]

M. P. Cook: J'étais justement dans la salle au moment où on a fait ces déclarations, et je ne suis pas du tout d'accord.

M. Dantzer: Et pourquoi?

M. P. Cook: Nous avons, bien entendu, besoin des brise-glaces dans la Voie maritime. Notre port est ce qu'on appelle dans le jargon du métier un port de 30 pouces, ce qui signifie qu'au moment de l'ouverture de la navigation, la glace dans la Voie maritime mesure encore trente pouces d'épaisseur. C'est grâce aux brise-glaces que les ports sont alors praticables.

On a effectué un test à la fin des années 70 et au début des années 80 pour assurer l'ouverture du port 12 mois par an avec l'aide des ingénieurs de Sault-Sainte-Marie. Compte tenu des glaces charriées par le fleuve à partir de Montréal, les brise-glaces ont fort à faire aux environs de cette date-ci.

M. Taylor: Je voudrais reprendre ce qu'a dit M. Cook, à savoir que les marchandises sont normalement transportées par la voie la moins coûteuse. Lorsque nous étions sur la côte ouest pour les audiences consacrées au document intitulé *Aller sans entraves*, un camionneur nous a expliqué qu'il assurait le transport de marchandises allant de la Colombie-Britannique à l'est du Canada et ensuite vers le sud jusqu'aux États-Unis, sans doute parce que le transport routier est ce qu'il y a de moins cher. Donc, qu'il s'agisse de transport maritime, de transport routier ou de transport ferroviaire, l'expéditeur cherche toujours à trouver le mode de transport le moins cher.

Parlant à MM. Dantzer et Angus, vous avez mentionné plusieurs autres ports qui pourraient éventuellement être utilisés. Or, à ce propos, la Commission canadienne du blé a expliqué qu'elle utiliserait les ports de la côte ouest dans toute la mesure du possible. Est-ce parce que les prix de la Voie maritime sont trop élevés?

M. P. Cook: C'est ce que prétend la Commission canadienne du blé, même si nous ne sommes pas d'accord. C'est d'ailleurs un problème fort complexe, car il faut remonter aux origines de la structure des tarifs de transport pour les céréales, en passant par la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest. Malheureusement, les frais de transport maritime entre Vancouver et l'Europe sont très bas actuellement. Il arrive souvent que ces frais soient inférieurs aux prix pratiqués entre les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent et l'Europe. Cette aberration est due au fait que nous avons trop de bateaux en ce moment.

L'Office canadien du blé, qui tient avant tout à ce que les producteurs obtiennent le maximum en cette période de baisse des prix, pourrait donc opter pour les ports de l'Ouest, sans tenir compte des raisons de cet écart de prix.

M. Taylor: Lorsque le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été supprimé, est-ce que cela a eu pour effet d'augmenter le

[Text]

Mr. P. Cook: When the Crow was in effect?

Mr. Taylor: When the Crow was killed, when it was no longer in effect. Well, when it was in effect, did you have a special rate for grain?

Mr. P. Cook: Oh, yes, but whether it was the Crow or the current rail freight rate for grain it is based on miles, not on costs. That is the great argument we are having in the country at the moment. That has always been the way. The ship-handled rate or the shipboard rate is a separate negotiated rate between the Wheat Board and the ship owner.

Mr. Taylor: Did that rate go up after the Crow was killed?

Mr. P. Cook: I do not know that the death of the Crow necessarily caused the lake rate to go up. I think they are in competition with each other and they are in annual negotiations with the Wheat Board and I suppose there is an inflation element. I do know that the rates enjoyed by the steamship companies are not the same for each company, which to me indicates the success or otherwise of their negotiations with the Wheat Board.

Mr. Taylor: Are the rates from Churchill to Europe the same as you use on the seaway, or do you know?

Mr. P. Cook: I really cannot comment on the ocean rate between Churchill and Europe.

Mr. Taylor: There is a very strong movement, particularly in the west side of Saskatchewan and the east side of Alberta, to use the Churchill port to a greater extent. The argument is that the distance is shorter and that the farmers will consequently get fewer costs and consequently more in their pockets. Is this a concern to the Great Lakes system?

Mr. P. Cook: The maximum amount Churchill ever handled was 600,000 tonnes. I think the answer, quickly, is no. We do not consider it a threat to the seaway movement.

Mr. Taylor: If considerable public money is spent to give a longer life at Churchill, would that have an adverse effect on the seaway?

Mr. P. Cook: If a considerable amount of money is spent, then, yes, it certainly would.

Mr. Taylor: Thank you. That is all.

The Chairman: Mr. Angus, on a second round.

Mr. Angus: On page 3 of the brief from Mr. Hartung, on the first recommendation for consideration, the call for an impact study to determine the potentials for cargo diversions and the loss of direct and indirect economic impacts, has the association itself undertaken any kind of examination, in a general sense, that for every dollar increase in the cost of moving products through the lakes and the seaway the following is the reaction?

[Translation]

transport des céréales par les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. P. Cook: Lorsque le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau était en vigueur?

M. Taylor: Non, lorsqu'il a été supprimé. Bon, est-ce que vous aviez un tarif spécial pour le transport des céréales lorsque le tarif était en vigueur?

M. P. Cook: De toute façon, maintenant comme par le passé, le tarif ferroviaire pour le transport des céréales est fonction de la distance parcourue et non pas des coûts. C'est un problème qui s'est toujours posé pour nous. Le tarif pour le transport maritime doit faire l'objet de négociations entre l'Office canadien du blé et l'armateur.

M. Taylor: Est-ce que vos prix ont augmenté du fait de la suppression du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. P. Cook: Pas nécessairement, car les deux se font concurrence et des négociations ont lieu chaque année entre les armateurs et l'Office canadien du blé. Il donc également tenir compte de l'inflation. Les tarifs des différentes compagnies de transport maritime varient d'ailleurs en fonction des négociations avec l'Office canadien du blé.

M. Taylor: Les prix pour le transport entre le port de Churchill et l'Europe sont-ils identiques à ceux de la Voie maritime?

M. P. Cook: Je ne puis rien vous dire à ce sujet.

M. Taylor: Un nombre croissant de personnes, surtout dans l'ouest de la Saskatchewan et dans l'est de l'Alberta, préconisent une utilisation accrue du port de Churchill. La distance étant plus courte, cela permettrait de réduire les frais de transport et dès lors d'augmenter les recettes des agriculteurs. Est-ce que ceci préoccupe le système des Grands lacs?

M. P. Cook: Le maximum transporté au départ de Churchill n'a jamais dépassé 600,000 tonnes, si bien que nous ne considérons pas que cela puisse constituer une menace pour le transport par la Voie maritime.

M. Taylor: Si on consacrait davantage de crédits pour prolonger l'ouverture du port de Churchill, est-ce que cela pourrait avoir des effets préjudiciables pour la voie maritime?

M. P. Cook: Certainement, si on dépensait suffisamment d'argent.

M. Taylor: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Votre association a-t-elle cherché à déterminer quelles seraient les répercussions de la hausse des frais de transport par les Grands lacs et la voie maritime, comme le recommande notamment la première recommandation figurant à la page 3 du mémoire.

[Texte]

Mr. Hartung: No, we have not.

Mr. Angus: Are you aware of anybody who has performed such an analysis?

Mr. P. Cook: I think the University of Minnesota Transport Institute—I think they call it Sea Grant 2000—have done some initial studies, yes.

Mr. Angus: Is that one that actually shows the 2.3, I think, spin-off jobs for every grain-handling job?

Mr. Hartung: I think that is it.

Mr. P. Cook: Yes, I believe . . .

Mr. Hartung: There is usually a formulized number.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Mr. Robichaud.

• 1625

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

You have said that competition for the movement of goods is a matter of pennies per tonnes. This is because of the large volume that you move. Now, this cost recovery measure of recovering 15% of some \$800 million . . . We actually recover 2% to 3%, so it is about \$100 million more that will have to be recovered.

Do you have any idea what kind of impact or difference it is going to make per tonne on the goods that you move? If so, do you have any margin for manoeuvring?

Mr. P. Cook: If you take the amount of goods that exit the seaway, go right through all of the locks, all the systems, we are running in the order of 40 million tonnes.

Now, in addition, there is probably double that amount that is cross-border traffic; some of it does not go through a lock system at all.

If you take the tonnage that Vancouver has, which is in the order of between 50 and 60 million tonnes, and if you take the kinds of quantities that they talk about in Halifax and Saint John, you are talking about maybe 120 or 130 million tonnes, something like that. So if it is 130 million tonnes and 15% of \$800 million, or whatever it was, it is about \$1 a tonne. That is why we suggest in our brief that we should know how it is to be apportioned. For instance, where do the fishermen fit into this situation, and where does the recreational boater fit into it, and all the other classes of users? Is it indeed 15% of all of those charges of the Coast Guard?

It could easily be in the dollar bracket per tonne, I think.

Mr. Robichaud: So it could have a very serious effect on . . . ?

Mr. P. Cook: It could put us out of business.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall, please.

[Traduction]

M. Hartung: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. Angus: À votre connaissance, quelqu'un a-t-il fait une étude de ce genre?

M. P. Cook: Le *University of Minnesota Transport Institute*, dans le cadre d'un programme intitulé *Sea Grant 2000* a fait paraître-il quelques études préliminaires.

M. Angus: C'est l'étude d'après laquelle pour chaque emploi dans la manutention des céréales, 2,3 autres emplois sont créés, n'est-ce pas?

M. Hartung: C'est exact.

M. P. Cook: Oui, je crois bien . . .

M. Hartung: Il existe une formule de ce genre.

M. Angus: Merci.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Vous avez expliqué que la concurrence en matière de transport de marchandises me porte souvent que sur quelques cents par tonne, en raison des énormes quantités en jeu. Lorsqu'il s'agit de recouvrer 15 p. 100 de quelque 800 millions . . . en fait, nous recouvrons 2 à 3 p. 100, ce qui laisse 100 millions de plus à recouvrer.

A combien cela se chiffrera-t-il par tonne de marchandises transportées et est-ce que cela vous laissera une marge de manoeuvre.

M. P. Cook: L'ensemble des marchandises transportées par la voie maritime, c'est-à-dire toutes les écluses, s'élève à quelque 40 millions de tonnes.

En outre, quelque 80 millions de tonnes ne passent pas par les écluses mais passent directement par la frontière.

Si on y ajoute les 50 ou 60 millions de tonnes de Vancouver plus le tonnage de Halifax et de Saint-Jean, on arrive à 120 ou 130 millions de tonnes. Or 15 p. 100 de 800 millions de dollars donnent environ 1\$ par tonne pour 130 millions de tonnes au total. C'est pourquoi nous avons insisté dans notre mémoire sur la façon de répartir ces frais. Il s'agit en effet de savoir quelle partie incombera aux pêcheurs et quelle partie aux plaisanciers et aux autres usagers, et s'il faut leur facturer 15 p. 100 de l'ensemble des coûts de la garde côtière.

Cela doit revenir grosso modo à 1\$ la tonne.

M. Robichaud: Donc cela pourrait avoir de sérieuses répercussions.

M. P. Cook: Cela pourrait en fait nous ruiner.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think the Minister was quite clear that, while the total costs with respect to Coast Guard services run in the order of \$860 million, there was no intention whatsoever to secure up to 15% of that total amount of money.

The point you made is quite correct. I think it is why the Minister has suggested, quite firmly, that he intends to set up a consultative process. Those charges that are clearly identifiable can be sorted out and put down in a list and, then, after consultation, they will try to describe those increases which are equitable and fair.

But I think, when that exercise has been completed, we will find it is considerably less than \$800 million; indeed, I suspect it will be less than half of that.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Taylor would like to continue with his questioning.

Mr. Taylor: I have a short question for Mr. Hartung. I would like to also say that it was very nice of you to come here today. We appreciate the benefit of your thinking.

In your submission, on page 3, you mentioned that there are major efforts with other North American coastal regions being executed to draw traffic away from the Great Lakes, to get the benefit of that traffic. What systems did you have in mind?

• 1630

Mr. Hartung: Certainly, the Mississippi River system is a major competitor to Great Lakes grain, and certainly, the northeast coast of the United States has initiated major efforts to draw cargoes away from the Great Lakes.

One of the biggest shippers of midwestern-producer industrial products is the Port of Baltimore. They consider themselves the port of exit for midwestern cargoes. To me, that is an insult to the seaway. When we have an international system of maritime transportation in our backyard and we are moving cargoes via rail to the east coast, to European markets, that is an unfortunate circumstance.

Mr. Taylor: How much traffic by rail would have to take place for, say, the midway point between the Great Lakes and the Mississippi system? There would be some traffic by rail or truck before they got to that system, would there not?

Mr. Hartung: Yes.

Mr. Taylor: Roughly how many miles would that be, about midway between Thunder Bay and the Mississippi system?

Mr. P. Cook: The barge traffic on the Mississippi actually starts at Minnesota, which is the bordering state to Ontario, and you know there is significant barge traffic, for instance, out of Minneapolis-St. Paul into the Mississippi system. The fact is that if you look at the movement of American grain you will find that the grain grown adjacent to the lakes in Minnesota and Iowa is going down the Mississippi.

Mr. Taylor: Thank you.

[Translation]

M. Forrestall: Même si le montant total des services assurés par la garde côtière s'élève effectivement à 860 millions de dollars, comme le ministre l'a expliqué, il n'est pas du tout question de recouvrer 15 p. 100 de ce montant.

Ce que vous avez dit à ce sujet est tout à fait exact, et c'est justement la raison pour laquelle le ministre a l'intention de consulter les intéressés. On devrait pouvoir établir la liste des différents coûts, et, après consultation, les augmentations pourront être imputées de façon équitable.

Vous pourriez constater, à l'issue de ces travaux, que ce montant est loin d'atteindre 800 millions de dollars, et qu'il n'atteindra peut-être pas la moitié de ce montant.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Taylor vous pouvez continuer.

M. Taylor: Je voudrais poser une brève question à M. Hartung et le remercier d'être venu déposer devant le Comité.

À la page 3 de votre mémoire, vous expliquez que différents ports nord-américains cherchent à détourner à leur profit le trafic des Grands lacs. De quels ports au juste s'agit-il?

M. Hartung: Il est évident que le réseau du Mississippi est un concurrent direct des Grands Lacs pour les céréales et, d'ailleurs, les ports du nord-est des États-Unis n'ont pas ménagé leurs efforts pour attirer chez eux le fret qui transite par les Grands lacs.

L'un des plus gros transiteurs de produits industriels du Middlewest est le port de Baltimore, qui se considère comme le port de sortie de tout le fret du Middlewest. Pour moi, c'est une insulte à la Voie maritime. Lorsque nous avons à portée de la main une voie maritime internationale et que nous faisons transiter notre fret par chemin de fer jusqu'à la côte est pour l'envoyer sur le marché européen, c'est parfaitement regrettable.

M. Taylor: Quelle serait l'ampleur du transit ferroviaire nécessaire à mi-chemin entre les Grands lacs et le Mississippi? En effet, le fret doit bien transiter par rail ou par route avant de pouvoir emprunter le Mississippi, n'est-ce pas?

M. Hartung: En effet.

M. Taylor: Quelle serait environ la distance à couvrir à mi-chemin environ entre Thunder Bay et le Mississippi?

M. P. Cook: En fait, sur le Mississippi, les péniches vont jusqu'au Minnesota, qui est l'État voisin de l'Ontario, et vous savez que le trafic fluvial est particulièrement dense sur le Mississippi depuis Minneapolis-St-Paul. Si vous suivez l'acheminement des céréales américaines, vous vous rendrez compte que les céréales produites tout à côté des Grands lacs, au Minnesota et en Iowa, descendent le Mississippi.

M. Taylor: Je vous remercie.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus indicates he wants to ask a further question.

Mr. Angus: Yes, I have a follow-up on Mr. Taylor's questioning. Who pays for the Mississippi? How is it funded? Is there a user fee?

Mr. P. Cook: No, there is a tax on fuel.

Mr. Angus: Of how much, do you know?

Mr. P. Cook: Without having the records here, Mr. Angus, I cannot tell you, but it is pennies per gallon.

If I may say something else, it is very interesting to watch what is happening in the United States as a result of their deregulation. Let me say quickly that we favour deregulation in Canada and we certainly support the Minister's moves to deregulation, but I do not think very many of us really realize the changes. It is a real education to see what is happening in the United States.

For example, the barge rate on grain down the Mississippi today—correct me if I am wrong, Jim—is 60% of the 1978 published rate, and yet there is rail movement from the northern states to the gulf states, paralleling the Mississippi, for less money than that. If you look at the American railroads, how they are wrenching themselves around—I always say “wrenching” because they normally went north and south—they are doing a marvellous job to get themselves moving east and west, as the Canadian railways do, to service places like Baltimore, as an example.

Mr. Angus: But in terms of the Mississippi, though, is it not true that it is not just a river which is there by itself and does not need any work; the army corps of engineers keeps it moving...

Mr. Hartung: It is part of the U.S. navigational system.

Mr. Angus:—and it is totally paid for by the taxpayer of the United States of America.

Mr. P. Cook: Mr. Angus, as you probably know, our port competes with the Port of Houston, Texas. That might sound surprising, but we do. It is on a waterway 60 miles from the gulf, which has been built, constructed, maintained and operated without any charges to the cargo or the user.

Mr. Angus: Which gives them an advantage in being competitive.

Mr. P. Cook: A great advantage.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have been sitting here, and I cannot quite resist the temptation. When we talk about diversions to the

[Traduction]

Le président: Merci, Monsieur Taylor. M. Angus me signale qu'il voudrait poser d'autres questions.

M. Angus: En effet, dans la même veine que celles de M. Taylor. Dans le cas du Mississippi, qui paye? Qui finance la voie navigable? Est-ce l'utilisateur?

M. P. Cook: Non, il y a une taxe sur le carburant.

M. Angus: À combien s'élève-t-elle, le savez-vous?

M. P. Cook: Sans avoir les chiffres sous les yeux, monsieur Angus, je ne saurais vous le dire, mais il s'agit de quelques cents seulement au gallon.

Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, je dirais qu'il est fort intéressant de constater ce qui se passe actuellement aux États-Unis à la suite de la déréglementation. J'ajoute d'ailleurs rapidement que nous sommes favorables à la déréglementation au Canada et que nous donnons tout notre appui au ministre dans ce sens, mais je ne pense que beaucoup de gens comprennent vraiment l'ampleur du changement. Il est très instructif d'étudier ce qui se passe actuellement aux États-Unis.

Ainsi, pour les céréales qui descendent le Mississippi, le tarif du transport fluvial—Jim me reprendra si je me trompe—équivalait à 60 p. 100 du tarif publié en 1978, et pourtant, il y a encore du transport ferroviaire qui se fait entre les États du Nord et les États du golfe, en parallèle donc avec le Mississippi, qui coûte encore moins cher. Si vous regardez ce que font les compagnies américaines de chemin de fer, vous constaterez qu'elles se plient littéralement en quatre—j'utilise le terme à dessein, parce que normalement ces compagnies sont alignées sur l'axe Nord-Sud—et elles parviennent fort bien à s'étendre désormais sur l'axe Est-Ouest, comme le font les chemins de fer canadiens, notamment pour desservir des villes comme Baltimore.

M. Angus: Mais pour en revenir au Mississippi, n'est-il pas vrai que le fleuve n'est pas une voie maritime naturelle qui se passe d'aménagement; le corps de génie de l'armée s'en occupe...

M. Hartung: Il fait partie du réseau américain de voies navigables.

M. Angus: ... de sorte que le prix en est intégralement payé par les contribuables américains.

M. P. Cook: Monsieur Angus, notre port est le concurrent de celui de Houston au Texas. Cela ne vous étonnera peut-être, mais c'est la réalité. Il est situé, à 60 milles du golfe, sur une voie navigable qui a été construite, qui est entretenue et qui est exploitée sans qu'il en coûte un sou à l'utilisateur ou au transitier.

M. Angus: Ce qui lui donne un avantage.

M. P. Cook: Un énorme avantage.

M. Angus: Je vous remercie, Monsieur le président.

Le président: Merci, Monsieur Angus.

M. Forrestall: Je suis la conversation et je ne peux pas résister à la tentation. Lorsque nous parlons du détournement

[Text]

Mississippi, are we talking about grains and wheats that are taken to the Mississippi by rail car as opposed to coming out through Duluth or Thunder Bay or one of the other Great Lake ports? How does grain get into the Mississippi?

• 1635

Mr. P. Cook: Most of it by truck. Some of it is by rail movement, but by far the majority moves towards the Mississippi by truck.

Mr. Forrestall: How far south does that grain have to move before it gets into the Mississippi system?

Mr. P. Cook: The grain belt of the United States is built along the western side of the Mississippi River.

Mr. Forrestall: Yes. So it goes in at varying points.

Now, the other part of my concern is is there a long-term danger of significant movements of Canadian grains south and east to the Mississippi system?

Mr. P. Cook: A very good point. It depends on what is going to happen to the rail freight rate for grain in Canada, I assume. As you know, the Western Grain Stabilization Act now more or less prevents, by the very act, Canadian grain movement through the United States—board grain; I am sorry, that is the qualification I wanted to make—because there is a significant amount of non-board grain grown in Canada now moving through the United States. Portland is an example. Portland, Oregon is quite a handler of Canadian non-board products.

Mr. Forrestall: Could I ask our distinguished guests from the United States, where is Burns International Harbor in relation to Duluth?

Mr. Hartung: The easiest way to describe Burns International Harbor is that it is Chicago's other port. We are about 15 miles east of Chicago.

The Chairman: I would like to thank Mr. Hartung and Mr. Cook for coming here today as witnesses to present their views to the committee on Bill C-75. Thank you very kindly.

Our next witness is Dominion Marine Association and Canadian Shipowners Association in combination. There are several persons representing these groups, or this group. I would like to welcome our witnesses this afternoon.

Mr. Norman Hall (President, Dominion Marine Association and Canadian Shipowners Association): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to introduce those who are with me, representing the Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association: Mr. Harry Westlake, from Imperial Oil Limited; Mr. Don Gray, with the firm of McMillan Binch, who have been advising us during the course of this presenta-

[Translation]

du fret vers le Mississippi, s'agit-il des céréales et du blé acheminés vers le Mississippi par chemin de fer par opposition à tout ce qui transite par Duluth, Thunder Bay ou n'importe quel autre port des Grands lacs? Comment ces céréales arrivent-elles au Mississippi?

M. P. Cook: Surtout par camion. Un peu par chemin de fer aussi, mais le plus gros est acheminé vers le Mississippi par la route.

M. Forrestall: Jusqu'où ces céréales doivent-elles être acheminées avant de pouvoir transiter par le Mississippi?

M. P. Cook: La ceinture céréalière américaine est parallèle à la rive ouest du Mississippi.

M. Forrestall: D'accord, de sorte que ces céréales peuvent être chargées un peu partout.

Cela dit, une autre question qui me préoccupe est celle-ci : à long terme, risquons-nous de voir un détournement massif de céréales canadiennes en direction sud et est vers le Mississippi?

M. P. Cook: Excellente question. Tout va dépendre de l'évolution de la tarification ferroviaire applicable aux céréales au Canada j'imagine. Comme vous le savez, la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest empêche plus ou moins actuellement le transit des céréales canadiennes par les États-Unis—c'est-à-dire les céréales régies par les offices; excusez-moi, c'est la précision que je voulais apporter—étant donné qu'il y a déjà beaucoup de céréales canadiennes échappant à la juridiction des offices, qui transitent par les États-Unis. Portland est un excellent exemple. Portland, en Orégon, est un important port de transit pour les céréales canadiennes qui ne relèvent pas des offices.

M. Forrestall: Pourrais-je demander à nos éminents invités américains où se trouve le port international de Burns par rapport à Duluth?

M. Hartung: La façon la plus simple de décrire le port international de Burns est qu'il s'agit de l'autre port de Chicago, situé à environ 15 milles à l'est de la ville.

Le président: Je voudrais remercier MM. Hartung et Cook d'avoir accepté de comparaître devant nous aujourd'hui pour nous faire part de leurs opinions sur le projet de loi C-75. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre une présentation conjointe de la *Dominion Marine Association* et de la *Canadian Shipowners Association*. Ces deux groupes sont représentés cet après-midi par plusieurs personnes et j'aimerais leur souhaiter la bienvenue.

M. Norman Hall (président, Dominion Marine Association et Canadian Shipowners Association): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous présenter les personnes qui m'accompagnent et qui représentent la *Dominion Marine Association* et la *Canadian Shipowners Association*: M. Harry Westlake, de la compagnie pétrolière Impériale Ltée, M. Don Gray, du cabinet McMillan Binch qui est notre expert-conseil pour cet exposé,

[Texte]

tion; Mr. David Gardiner, Vice-Chairman of the Dominion Marine Association as well as President of Misener Shipping Limited; Mr. Rick Carson, Senior Vice-President and General Manager of Halco Inc.; Mr. Joe Smith, Fleet Operations Director, Canada Steamship Lines Inc., and Mr. Guy Rivard, Vice-President, Finance, Canada Steamship Lines.

Prior to commencing the presentation, and realizing that time is of the essence, I will only highlight the points raised in our written brief. Copies of our written briefs have already been distributed to committee members.

In the first brief we deal solely with cost recovery. The second is a clause-by-clause review and commentary on the balance of the bill. A detailed description of who we are and what we do is contained in the brief on cost recovery.

• 1640

This bill is a major piece of legislation for our industry and we commend the Minister and his officials for their hard work and the thought that has gone into its present preparation.

Briefly, we represent 85% of the Canadian merchant fleet as well as Canada's two largest ferry corporations on the east and west coasts of Canada. As this committee knows, our membership has expressed its support in principle for the concept of some limited form of cost recovery. We are one of the major stakeholders, to quote the Minister.

Our prime concern is with respect to the present wording of clause 4. We welcome the Minister's acknowledgement before this committee of the lack of safeguards built into the clause and that amendments will be forthcoming. In this regard we wish to highlight points which should be considered by the committee.

First, we wish to ensure that there will be a guarantee of extensive consultation with users of Coast Guard services prior to the promulgation or implementation of any cost recovery regulations.

Second, there must be a guarantee of formalized and mandatory consultation with users on any proposed changes to the cost recovery regime, both in respect to the amounts to be charged and the services to be provided.

Third, based on the Minister's proposed target level of something below "15%", we are looking at a potential cost recovery package of something in the order of under \$120 million.

Assuming that half of this amount were to be charged to the Great Lakes Seaway System, this could amount to an additional cost of \$1.65 per tonne for every tonne that moved through the seaway last year. Given the fact that traffic was down over 20% from 1984, this cost could have a dramatic impact on future traffic patterns. As well, it could be a cause

[Traduction]

M. David Gardiner, vice-président de la *Dominion Marine Association* et président de la *Misener Shipping Limited*, M. Rick Carson, premier vice-président et directeur général de la société Halco Inc., M. Joe Smith, directeur des opérations de la navigation, *Canada Steamship Lines Inc.*, ainsi que M. Guy Rivard, vice-président (Finances), *Canada Steamship Lines*.

Avant de commencer notre exposé, puisque le temps presse, je vous signalerai qu'il ne fait que reprendre les faits saillants de nos mémoires qui vous ont déjà été distribués.

Dans le premier mémoire, nous parlons exclusivement du recouvrement des frais. Le second mémoire est une analyse commentée, article par article, des autres dispositions du projet de loi. Vous trouverez également dans le premier mémoire une description détaillée de nos deux associations et de leur objet.

Ce projet de loi est, pour notre secteur, un texte d'une importance cruciale, et nous félicitons le ministre et ses hauts fonctionnaires d'y avoir consacré tous leurs efforts et toute leur attention.

Rappelons brièvement que les sociétés membres de notre association totalisent 85 p. 100 du tonnage de la flotte de commerce canadienne, et que les deux sociétés canadiennes les plus importantes assurant des services de traversiers à l'Est et à l'Ouest comptent également parmi nos membres. Ceux-ci, comme le Comité le sait, se sont déclarés d'accord—sous certaines réserves—avec le principe du recouvrement de certains frais. Comme l'a d'ailleurs dit le ministre, nous sommes les premiers concernés.

Notre premier sujet de crainte vient du libellé actuel de l'article 4. Nous nous félicitons que le ministre ait déploré devant le Comité qu'aucune garantie ne soit prévue dans cet article, et qu'il ait, ce faisant, annoncé qu'un certain nombre d'amendements seraient présentés. Nous tenons donc à ce sujet à attirer l'attention du Comité sur les points suivants.

Premièrement, nous aimerions que la promulgation ou la mise en application de toute réglementation concernant le recouvrement de certains frais soit précédée d'une série de consultations approfondies avec les utilisateurs des services de la garde côtière.

Deuxièmement, toute modification de ce régime de recouvrement de certains frais—qu'il s'agisse des tarifs ou des services concernés—devra également être précédée de consultations officielles avec les utilisateurs concernés.

Troisièmement, et étant donné l'objectif des «15 p. 100», ou un peu moins, proposé par le ministre, on peut déjà prévoir que cette opération de recouvrement des frais portera sur presque 120 millions de dollars.

Si l'on part du principe que la moitié de cette somme sera versée par les utilisateurs du système des Grands Lacs, cela représenterait pour l'année passée une augmentation de 1.65\$ du coût de chaque tonne de marchandises ayant transité par ce système. Étant donné par ailleurs que les volumes transportés ont diminué de plus de 20 p. 100 depuis 1984, on peut penser

[Text]

for concern for shore-based industries and ports which rely on volume traffic. Thus, any level of cost recovery must be carefully analysed before any target levels are finalized.

Fourth, there must be consultation with users in connection with capital improvements to the system with a specific view to a continuing confirmation of user-related needs. At the moment there is no hint as to the allocation of cost between primary and secondary users or between commercial carriers, fishermen and pleasure boat operators.

Members may be interested to note that about 83% of the money spent on search and rescue operations involve non-life-threatening situations in connection with so-called Sunday sailors. There is no hint as to how a cost recovery levy might be made, i.e., whether from an across-the-board licence fee from direct users and whether the levies will be uniform or subject to regional disparities.

Fifth, we suggest the formation of regional government/industry consultative bodies to address the foregoing issues. Regional bodies would be more likely to facilitate the process than a single national body.

Sixth, there should be mandatory periodic briefings by the Coast Guard in connection with manning and overhead expenses.

Seventh, in that the implementation of any new system of this nature will obviously be on an experimental basis, we strongly urge that a process be put in place whereby a joint government/industry body might review the entire downstream impact of the program at set periods after its introduction.

Eighth, we would hope that any new regulations promulgated under clause 4 would be subject to appeal to the Governor in Council.

In conclusion, it is the position of the Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association that clause 4 of Bill C-75, as currently drafted, is unacceptable and unworkable for the reasons stated earlier.

Subclause 4.(2), which provides for charges to be imposed regardless of whether a service is provided, in effect eliminates the concept of user pay. We therefore recommend that clause 4, as written, be deleted and a clause substituted which embraces the substance of the recommendations made here today and more thoroughly discussed in our written brief.

[Translation]

que cette augmentation des charges risque d'avoir des effets désastreux sur l'avenir du transport dans cette région. À cela s'ajoute le fait que les industries riveraines et les ports dont l'avenir dépend des volumes transportés pourraient également beaucoup en souffrir. Ainsi, toute opération de recouvrement des frais doit être prudemment calculée avant qu'aucun objectif ne soit fixé de façon définitive.

Quatrièmement, toute modification ou amélioration des infrastructures, devra être décidée en accord avec les utilisateurs, et eu égard aux besoins exprimés de ces derniers. C'est ainsi que, pour le moment, rien n'indique selon quel principe la répartition des coûts se fera entre divers utilisateurs, et notamment entre les transporteurs les pêcheurs et les plaisanciers.

Messieurs les députés seront sans doute intéressés par le fait qu'environ 83 p. 100 des sommes dépensées en opérations de recherche et de sauvetage, le sont pour venir en aide à des marins du dimanche, et dans des situations où leurs vies ne sont absolument pas en danger. Rien ne permet donc, pour le moment, de savoir comment une taxe de recouvrement éventuelle sera prélevée, c'est-à-dire si un droit d'enregistrement uniforme sera imposé à tous les utilisateurs, ou si, au contraire, on fera des différences entre catégories et entre régions.

Cinquièmement, nous proposons que l'on crée des organismes régionaux de consultation assurant la liaison entre l'administration et les industries concernées, afin de discuter les points que nous venons d'énumérer. L'existence de tels organismes régionaux, à la place d'une seule instance nationale de consultation, devrait, à notre avis, faciliter l'ensemble de la procédure.

Sixièmement, on devrait exiger de la garde côtière qu'elle organise régulièrement des séances d'information, où serait communiqué le budget des dépenses concernant les équipages et les frais généraux.

Septièmement, étant donné que la mise en application de tout nouveau système de ce type doit se faire progressivement, nous demandons instamment qu'une commission réunissant les représentants des secteurs industriels concernés et de l'administration se réunissent à date fixe pour discuter des effets du nouveau programme.

Huitièmement, nous espérons que toute nouvelle réglementation mise en vigueur en application de l'article 4 puisse faire l'objet d'un appel qui serait interjeté auprès du gouverneur en conseil.

En conclusion, la *Dominion Marine Association* et la *Canadian Ship Owners Association* jugent l'article 4 du projet de loi C-75, dans sa forme actuelle, inacceptable et inapplicable.

Le paragraphe 4.(2) nous semble en contradiction avec le principe selon lequel on veut faire payer l'utilisateur, puisqu'il permet d'imposer certains droits, qu'il y ait eu—ou non—fourniture réelle de services. Nous demandons donc que l'article 4, tel que proposé, soit supprimé et remplacé par un nouvel article correspondant aux recommandations que nous

[Texte]

Further, we recommend that should Bill C-75 be passed by Parliament, the new clause 4 be proclaimed separately and at a later date, after a comprehensive plan for implementation of a cost recovery regime has been properly developed in consultation with the marine community.

• 1645

We are grateful for the opportunity of appearing before you this afternoon and we thank you for your time and interest. We are prepared to deal with any questions the committee may wish to raise, either now or in the future, at your convenience.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hall. Mr. Robichaud, 10 minutes.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I want to thank Mr. Hall and all the people who have accompanied him to the committee to make their views known.

Of course, again we come to grips with clause 4. You have expressed the view that as it is written there it should be removed altogether and then we should look at that at some time in the future where consultation with all the industry would be held.

Has there been any consultation up to this moment about clause 4 as it is written?

Mr. Hall: Are you referring to consultation with government departments and this association?

Mr. Robichaud: Yes.

Mr. Hall: Yes, there has.

Mr. Robichaud: In relation to clause 4?

Mr. Hall: In relation to clause 4 in the broad sense that we had been holding discussions with various officials in Transport Canada over a number of months, but we had no idea what the wording would be until it finally was presented in Bill C-75 at the end of September.

Mr. Robichaud: Does any of the wording in there reflect any of the recommendations you made?

Mr. Hall: No. It came as a bit of a surprise to us. It was much too broad, too wide open, no fences, nothing in it. We had had discussions with officials in Transport Canada, as well as in the Minister's office, and expressed our concerns and our willingness to co-operate with the Minister and his department in looking at some limited form of cost recovery. But we had our qualifications, and our qualifications are contained in our brief today.

Mr. Robichaud: The Minister has indicated that before determining just what charges would be assessed to the

[Traduction]

venons de vous exposer et qui sont plus amplement explicitées dans notre mémoire écrit.

De plus—et au cas où le projet de loi C-75 serait adopté—nous recommandons que la promulgation de l'article 4 soit reportée à une date ultérieure, qui serait arrêtée une fois qu'aurait été discutés avec le secteur maritime concerné le détail et la conception d'ensemble de ce nouveau régime de recouvrement des coûts.

Nous sommes heureux de pouvoir comparaître ici cet après-midi et nous remercions le Comité de son attention. Nous sommes prêts à répondre aux questions que vous aimeriez nous poser, maintenant ou plus tard, comme il vous conviendra.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hall. Monsieur Robichaud, vous avez 10 minutes.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Je voudrais remercier M. Hall et les personnes qui l'ont accompagné au Comité de nous avoir exposé leur position.

Et, bien sûr, il est encore question de cet article 4. D'après vous, et tel qu'il est rédigé, il devrait purement et simplement être supprimé, et l'on devrait en rediscuter après que le secteur intéressé aura été consulté.

Y a-t-il déjà eu des consultations de ce type portant sur le contenu de l'article 4?

M. Hall: Parlez-vous de discussions qui auraient eu lieu entre les ministères et notre association?

M. Robichaud: Oui.

M. Hall: Oui, il y en a eu.

M. Robichaud: Et elles portaient sur l'article 4?

M. Hall: Dans un sens très général, oui, étant donné que nous avons discuté avec divers fonctionnaires du ministère des Transports pendant plusieurs mois, sans toutefois avoir à l'époque la moindre idée de ce que serait la teneur et la forme finale de cet article au moment de la présentation du projet de loi C-75 à la fin du mois de septembre.

M. Robichaud: Le libellé de l'article reprend-il certaines recommandations que vous aviez faites?

M. Hall: Non. Cela nous a d'ailleurs un peu surpris. L'article nous est apparu comme trop vague, trop laxiste, et sans aucune garantie. Nous avions pourtant eu des conversations avec les fonctionnaires du ministère des Transports, et il en avait même été question dans le bureau du ministre. Tout en exprimant nos appréhensions, nous avions fait savoir que nous étions prêts à collaborer avec le ministre et ses services et à réfléchir à ce qui serait possible en matière de recouvrement des coûts. Nous avions bien sûr exprimé certaines réserves, que vous retrouverez dans notre mémoire d'aujourd'hui.

M. Robichaud: Le ministre a déclaré qu'avant de fixer les droits qui seraient imposés aux différentes catégories d'utilisateurs, il les consulterait.

[Text]

different user groups he would be holding consultations with those user groups.

Do you see any danger in our passing clause 4 into law and holding the consultations afterwards?

Mr. Hall: I think I alluded to that in the presentation I just made and, if you would look at the written brief we gave you, we are quite concerned about the whole concept of just building fences. That maybe puts some safeguards, but it does not prevent the action from taking place. That is of concern to us, yes.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Hall, gentlemen, I want to thank you for appearing before us today and thank you for the very detailed two briefs you provided us with. I think it will be very helpful, when we get into clause-by-clause consideration in particular.

I also want to thank you for taking the time to try to work through the dollars and cents so we have an idea what we are talking about, at least in your industry. I am referring to page 5, where you indicate that at a 15% cost recovery broken down we are talking about 47¢ to 57¢ per tonne involved.

Can you put that in context? What does an additional 50¢ mean to the marine industry on the Great Lakes?

Mr. Hall: It is just another straw, Mr. Angus. Fifty cents would be a 50% increase in the current tolls. We are talking roughly \$1 a tonne now to move cargo through the seaway.

It would come on top of an awful lot of increases that have been taking place just in the past 12 months. I am sure you are aware of a rather major hearing that took place in Montreal this past summer to do with the whole question of pilotage tariffs in the St. Lawrence. They were proposing a cost in the region of 30% to 50% depending on the size of ship and the experiences. That would have added, roughly, another \$3 million to the cost of our members for pilotage just in the St. Lawrence River.

In the Atlantic region and the Great Lakes region again there were hearings. Fortunately, they did not get to the point of a full public inquiry. It cost this country and our industry a total of \$3 million, I think, for that three-month hearing. In any event, the other two came up with requests for further increases in tariffs. In the Atlantic region it was a little better than 13.5%, and in the Great Lakes region it was a currency equalization factor which would in effect put the rates up for a second time in one year by 5% or 6%, and they wanted further increases again next year. So you are looking at 20% over a two-year period.

[Translation]

Serait-il d'après vous risqué que nous adoptions l'article 4 tel quel, et que les consultations aient lieu après coup?

M. Hall: Je pense avoir abordé le problème dans mon exposé, et si vous lisez notre mémoire écrit vous verrez que nous ne pouvons pas nous satisfaire d'amendements qui consisteraient simplement à prévoir quelques garanties supplémentaires. Ces garanties n'empêcheraient absolument pas que l'opération démarre. Cela effectivement nous inquiète beaucoup.

M. Robichaud: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Hall, messieurs, je vous remercie d'être venus aujourd'hui à cette séance de comité, et vous remercie pour les deux mémoires très détaillés que vous nous avez adressés. Le travail que vous avez fait nous sera très utile, et notamment lorsque nous passerons à l'étude article par article du projet de loi.

Je tiens également à vous remercier d'avoir fait le détail des calculs, en dollars et en cents, afin que nous puissions savoir exactement de quoi il est question et de quoi il retourne au moins pour votre secteur. Je parle de la page 5, où vous dites que les 15 p. 100, une fois répartis, se traduisent par une augmentation de 47 à 57c. par tonne.

Pourriez-vous analyser cela un peu plus? Cinquante cents en plus, qu'est-ce que cela signifie pour le transport maritime sur les Grands lacs?

M. Hall: Cela n'est jamais qu'une goutte d'eau de plus qui risque de faire déborder le vase, monsieur Angus. Cinquante cents représenteraient à peu près une augmentation de 50 p. 100 des tarifs actuels. Nous en sommes à peu près à 1\$ par tonne, lorsque nous empruntons la Voie maritime.

Cela viendrait donc s'ajouter à toute une série d'augmentations auxquelles nous avons dû faire face depuis 12 mois. Vous avez certainement entendu parler d'une réunion importante qui a eu lieu à Montréal l'été dernier et où il a été question des tarifs de pilotage sur le Saint-Laurent. On a avancé des pourcentages allant de 30 à 50 p. 100, selon la taille des bateaux et selon les circonstances. Cela risque d'augmenter de 3 millions de dollars la facture de frais de pilotage de nos membres sur le seul Saint-Laurent.

Il y a également eu des audiences sur la côte atlantique et les Grands lacs. Heureusement on n'en est pas arrivé à l'étape de l'enquête publique en bonne et due forme. Mais disons que cette audience de trois mois coûte au pays et à notre industrie un total de 3 millions de dollars. Ce que je peux dire, c'est que les deux autres séries d'audiences se sont conclues par des demandes d'augmentation des tarifs. Sur la côte atlantique, l'augmentation a dépassé légèrement les 13.5 p. 100, et dans la région des Grands Lacs, l'effet du taux de change faisait qu'il y aurait une deuxième augmentation de 5 ou 6 p. 100 dans l'année, et l'on a demandé d'autres augmentations pour l'an prochain. Cela fait donc, sur une période de deux ans, quelque chose comme 20 p. 100.

[Texte]

[Traduction]

• 1650

Where does this all end? The problem with it, the same as with seaway tolls, is that there is not enough traffic to allow these entities to be self-sufficient. Traffic has been declining steadily for years; I have mentioned that it is down 20% over 1984. If you have a situation where you have an infrastructure that can be reduced only to a certain level without causing you to breach the law that says under the act you are to provide a safe and efficient service, that means you have to provide that safe and efficient service. If you do not have the money to do it, there comes a point where you will have to spend the money to keep it there. But then the Minister of Finance tells us that all these entities have to be self-sufficient, so charge.

What does it do? To my mind, it is the law of diminishing returns. All we are going to find is less and less cargo, more and more deficits, and that could lead the seaway itself to become another burden on the taxpayer. It is a national asset. So is VIA Rail a national asset, but that is costing the country an awful lot of money.

Mr. Angus: In terms of the industry itself, with regard to grains moved under the authority of the Canadian Wheat Board by your members, it is my understanding that in 1985 your industry was charging less per tonne or per bushel than you were three, four or five years before. Is that correct?

Mr. Hall: I would have to qualify that, Mr. Angus. I will say something, and perhaps Mr. Gardiner would care to add to it.

Basically, there are two forms of contract right now with the Canadian Wheat Board. There is a spot charter basis where you go in and get one cargo and you pay the going rate for that day, and it is a real supply-demand. That spot rate is at the level that existed in about 1980. That is where we are. There are other contracts with the Wheat Board that were entered into some four or five years ago, whereby there are certain clauses—and I am not privy to those clauses—where the rates in that case might be somewhat higher because there was provision perhaps for cost of living adjustments and that type of thing. I believe these will be expiring within a year.

Perhaps Mr. Gardiner would care to comment.

Mr. David Gardiner (Vice-Chairman, Dominion Marine Association): I have two points to clarify that. Much of the tonnage that is under contract does have an inflator in the rate, so in fact you have had an increase. In proportion, the amount that is moving at the open market rate has fallen in terms of volume. When the contracts were originally entered into, I think the board contracted over a five-year period something like 70% of their average movement. In the last year, closer to 90% of what actually moved was moved under contract, because the total volume had contracted some. There is talk this year of there being virtually no open-market business, simply tonnage to serve the contracts.

Où cela nous mènera-t-il? Le problème est le même que celui des tarifs imposés sur la voie maritime, à savoir que celui-ci, le nombre des bateaux allant en diminuant, ne sera plus rentable. Voilà plusieurs années que les tonnages diminuent; j'ai indiqué que cette baisse était de 20 p. 100 depuis 1984. Or, vous vous trouvez dans une situation où la loi vous impose de fournir un service dans certaines conditions de sécurité et d'efficacité, si bien que vous ne pouvez pas réduire vos installations et vos infrastructures au-delà d'un certain seuil. Il arrive donc un moment où vous êtes obligés de déboursier pour entretenir ces installations, moment, précisément, que choisit le ministre des Finances pour exiger qu'elles soient rentables. Vous n'avez donc plus d'autres solutions que d'imposer des droits d'utilisation.

Mais quel en est le résultat? À mon avis, la diminution progressive du profit. C'est-à-dire que nous allons trouver de moins en moins de chargements à transporter, que le déficit ira croissant, et que la voie maritime elle-même risque de devenir un autre fardeau à la charge du contribuable. Or, c'est en principe un bien national. VIA Rail l'est également, mais cela coûte très cher au pays.

M. Angus: Revenons à votre secteur en particulier, et au transport des grains qui vous est confié par la Commission canadienne du blé; si je ne me trompe, vous demandiez moins en 1985 pour transporter une tonne ou un boisseau de blé que vous le faisiez trois, quatre ou cinq années auparavant. Est-ce bien vrai?

M. Hall: Il faudrait peut-être préciser, monsieur Angus. Je vais faire une première réponse, et peut-être que M. Gardiner précisera.

Nous signons avec la Commission canadienne du blé deux types de contrats. Il y a d'abord les prix «spot», qui sont simplement ajustés au prix du jour, avec, donc, un jeu de l'offre et de la demande. Le tarif «spot» est effectivement au niveau auquel il était vers 1980. Voilà donc une chose. Mais par ailleurs, nous avons également, depuis déjà quatre ou cinq ans, des contrats avec la commission où certaines clauses—que je ne connais pas—font que les tarifs sont un peu plus élevés, parce qu'il y a des clauses d'indexation qui jouent, par exemple. Je pense que ces contrats doivent expirer d'ici à un an.

Mais M. Gardiner aura peut-être quelque chose à ajouter.

M. David Gardiner (vice-président, Dominion Marine Association): J'aurais effectivement deux choses à préciser. Une partie importante des tonnages transportés relève d'un contrat comportant une clause d'indexation, si bien qu'il y a eu augmentation de ce tarif. D'un autre côté, les contrats du marché ouvert nous font transporter de moins en moins de blé. Lorsque nous avons négocié nos contrats avec la commission, celle-ci nous avait alloué pour une période de cinq ans environ 70 p. 100 du blé qu'elle faisait transporter en moyenne. L'an dernier, étant donné que le volume total transporté avait diminué, 90 p. 100 de ce que nous avons chargé relevait de ce contrat. Et il semble, d'après ce que l'on dit, qu'il n'y aura pas de marché ouvert du transport de blé cette année. C'est-à-dire

[Text]

So I would say that small margin, that market margin, has fallen in response to an oversupply situation of those ships, but in total, the industry has not yet seen the impact of the reduction in rates which may come when the contracts expire. We are facing a loss of revenue.

Mr. Angus: Yes. But I think the reality, particularly in terms of those spot contracts, is that because of other charges the marine industry has forced itself to cut costs in order to be able to move those products.

Mr. Hall: That is absolutely right. There is no question that what is happening—and again, the supply-demand factors in our economy can be pretty tough—is that a lot of these charges, all these nickels here and dimes there that have been taking place, be it in pilotage, tolls or regulatory fees coming out of cost recovery in different departments within Transport Canada, are all having to be absorbed by the industry to a greater extent than is normal. You just cannot pass them on. Competition being what it is, one company may be willing to try something, and the other guy is just a little hungrier and will go in and knock a nickel off the rate just to keep his ships busy, hoping there is some contribution at the bottom.

Mr. Angus: You mentioned in your opening remarks the value of the industry to the country. Can you quickly outline the kind of products you move and their province of origin?

• 1655

Mr. Hall: Yes. Well, just to give you an indication, we at Dominion Marine Association... now, I am excluding CSA, because CSA includes, as I mentioned, ferry boat operators and that sort of thing... but if we are talking strictly bulk cargo, in 1983—and those are the last figures we have available for the railways—comparing our volume to the railway volume, in 1983 the CN rail system in Canada moved 96 million tonnes, the CP 80 million tonnes, and the Dominion Marine Association 79 million tonnes. So that gives you some idea of how important this industry is to the economy of the country.

Now, as to where and what we move, our prime commodity is obviously grain. That is our bread-and-butter trade; and that originates, again, primarily out of Thunder Bay for the St. Lawrence. Most of it is for forwarding for export at various ports, such as Baie Comeau, Port Cartier, Quebec City. Some is there in Montreal for the milling industry.

The second most important cargo would be iron ore out of Quebec-Labrador. That moves primarily to the steel mills in Hamilton—Stelco, Dofasco—and to U.S. steel mills on the Great Lakes, around Cleveland and down to Chicago.

[Translation]

que tout ce qui sera transporté relèvera de ces contrats que nous avons passés avec la commission.

Cette petite marge qui était donc laissée au marché ouvert a donc diminué en raison d'une offre excédentaire, et, au total, notre secteur n'a pas encore eu à souffrir des conséquences de ces réductions de tarif, dont nous prendrons conscience au moment où nos contrats viendront à expiration. C'est-à-dire que nous allons vers une baisse de recettes.

M. Angus: Oui. Mais pour ce qui est de ces contrats 'spot', la marine marchande a été obligée, en raison de certaines charges supplémentaires, et pour pouvoir transporter ce qui lui a été offert sur le marché, de réduire certains de ses coûts.

M. Hall: Absolument. Il ne fait aucun doute que—et là, le jeu de l'offre et de la demande dans notre économie peut s'avérer impitoyable—tous ces frais supplémentaires, tous ces droits que nous avons à payer en pilotage, en péages ou en droits versés à l'administration pour le remboursement des coûts, à diverses directions de Transports Canada, sont plus souvent que la normale à la charge de nos compagnies. C'est-à-dire qu'elles ne peuvent pas les répercuter sur leurs factures. La concurrence étant ce qu'elle est, quelle compagnie sera prête à resserrer sa marge bénéficiaire? La compagnie concurrente, qui est un petit peu plus dynamique, ira un peu plus loin, tout cela pour maintenir les bateaux en activité, en espérant qu'elle pourra récupérer cela quelque part.

M. Angus: Vous avez dit au début à quel point votre industrie était importante pour l'économie du pays. Pouvez-vous, très rapidement, nous dire quel type de produits vous transportez et de quelle province ils viennent?

M. Hall: Effectivement. Pour vous en donner une idée, nous, à *Dominion Marine Association*... je ne parle pas de la Loi sur la marine marchande du Canada, parce que celle-ci englobe, comme je l'ai mentionné, les exploitants de traversier et autres catégories de cet ordre... mais si nous parlons uniquement de cargaisons en vrac, le réseau ferroviaire du CN a acheminé en 1983—et ce sont là les derniers chiffres dont je dispose pour les chemins de fer—96 millions de tonnes, le CP, 80 millions de tonnes, et la *Dominion Marine Association*, 79 millions de tonnes. Ceci vous donne une idée de l'importance de ce secteur pour l'économie du pays.

Quant à la nature des marchandises que nous acheminons, les grains en constituent, de toute évidence, l'élément essentiel. C'est notre gagne-pain principal, et la source principale est Thunder Bay pour le Saint-Laurent. L'essentiel est destiné à l'exportation à partir de différents ports, par exemple Baie-Comeau, Port-Cartier et Québec. Une partie est destinée aux minoteries de Montréal.

La deuxième cargaison en importance est le minerai de fer de la région du Québec-Labrador. Le gros de ce minerai est destiné aux aciéries de Hamilton—Stelco et Dofasco—ainsi qu'aux aciéries américaines des Grands Lacs, celles de Cleveland et de ses environs, et de toute la région jusqu'à Chicago.

[Texte]

The third most important would be coal; that is, American coal as well as some western Canadian coal, to be used primarily in the industrial complex of Ontario, as well as for generating electricity for Ontario Hydro. Ontario Hydro is probably one of the prime users of coal.

The fourth major commodity would be petroleum products, which are moved by our various tanker members all through the Great Lakes.

So in grain, as I say, we are covering grain coming out of the western Prairies. Without us, really, there is no way that the Canadian exports could be handled all through the west coast ports, despite Prince Rupert. The maximum that Vancouver and Prince Rupert can move, given a good year, good crops and everything else, is 15 million tonnes. The balance has to come east. There is just no way. They just do not have the facilities.

So what we are concerned with is that there has been a movement afoot to suggest that more and more grain go out west just to ensure that Prince Rupert is properly utilized, because there is a lot of money tied up there. To my mind, this in effect works against the port of Thunder Bay, and in effect I think what we are doing is subsidizing movement west to the disadvantage of Thunder Bay.

Mr. Angus: Are there any provinces in this country that do not in some way benefit directly from the movement of bulk commodities or any other kind of commodities on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, or does it in effect touch every province?

Mr. Hall: I think it does. Starting from the west, I am not sure about British Columbia. There may be some of their western coal mines there. I am not sure where that borderline is between Alberta and B.C. Alberta, yes: coal, grain. Saskatchewan, yes: grain, potash. We move a lot of potash. Obviously, Manitoba, grain again. Ontario: well, I have mentioned that. They are receivers and shippers both. That is probably our biggest province. Quebec as well. The ports of Ontario and Quebec rely heavily on our fleets. New Brunswick, Nova Scotia, the Maritimes: yes. There are petroleum trades in that area. There are salt trades in that area. There is now potash in New Brunswick. There is grain transshipment, coal. We touch them all. We also touch the Arctic.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, a very general question. It has been mentioned by former witnesses about deregulation—I prefer to call it economic regulatory reform—that will be coming down. In terms of the people you represent in this Bill C-75, I wonder if you could give us your general overview. I realize your concerns with clause 4. But if economic regulatory reform is going to be a plus and a positive for our country, which I happen to believe it

[Traduction]

La troisième marchandise dans l'ordre d'importance est le charbon, aussi bien le charbon américain que celui de l'Ouest du Canada, destiné surtout au complexe industriel de l'Ontario, ainsi qu'à la production d'électricité pour Ontario Hydro, cette dernière étant probablement l'un des principaux utilisateurs de charbon.

La quatrième marchandise dans l'ordre d'importance, ce sont les produits pétroliers, acheminés partout dans les Grands Lacs par nos entreprises de cargos.

Pour les céréales, comme je le disais, nous nous chargeons de celles qui proviennent des Prairies de l'Ouest. Sans nous, les exportations canadiennes ne pourraient pas se faire par les ports de la côte ouest, malgré Prince Rupert. Le volume maximum qui peut être transbordé par Vancouver et Prince Rupert, dans une année favorable, avec de bonnes récoltes, et toutes les autres conditions étant optimales, est de 15 millions de tonnes. Le reste doit être écoulé par l'Est; il n'y a pas d'autre moyen, car la côte ouest ne dispose pas des installations nécessaires.

Ce qui nous préoccupe, c'est la tendance d'acheminer de plus en plus de céréales vers l'Ouest afin d'exploiter les installations de Prince Rupert aussi intensivement que possible, en raison de tout l'argent qui y a été investi. Le résultat, à mon avis, c'est que cela revient à subventionner l'acheminement des marchandises vers l'Ouest, au détriment de Thunder Bay.

M. Angus: Y a-t-il des provinces, dans ce pays, qui ne bénéficient pas directement, d'une certaine façon, du mouvement des marchandises en vrac ou de toute autre marchandise sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, ou est-ce que toutes les provinces sont concernées en réalité?

M. Hall: Toutes les provinces le sont, à mon avis. Si l'on commence par l'Ouest, je ne suis pas certain pour la Colombie-Britannique; cela touche probablement certaines de leurs mines de charbon. Je ne sais pas au juste où se situe la ligne de démarcation entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. Mais l'Alberta est concernée pour le charbon et les céréales, la Saskatchewan pour les céréales et la potasse, marchandise que nous acheminons en grande quantité. Le Manitoba, de toute évidence, pour les céréales, et j'ai déjà parlé de l'Ontario, qui est à la fois destinataire et expéditeur. C'est probablement notre province la plus importante, de même que le Québec. Les ports de l'Ontario et du Québec dépendent dans une grande mesure de nos flottes. Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, les Maritimes, certainement, car il y a transport de pétrole dans cette région, ainsi que de sel; il y a maintenant de la potasse au Nouveau-Brunswick, ainsi que du transport de charbon et de céréales. Autrement dit, nous allons partout, également dans l'Arctique.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voudrais vous poser une question d'ordre très général, messieurs. Certains témoins nous ont posé des questions sur la déréglementation que se prépare, mais, personnellement, je préfère l'appeler la réforme de la réglementation de l'économie. Est-ce que vous pourriez nous donner votre opinion générale sur le projet de loi C-75, au nom de ceux que vous représentez? Je comprends vos inquiétudes à propos de l'article 4, mais si la

[Text]

would be, not knowing all the details, of course, what do you see as your possibilities? I realize you want more consultation on clause 4. But would you give us your general opinions on how you will be affected with economic regulatory reform and how we can have some positive input on clause 4?

• 1700

Mr. Hall: Mr. Gray, we did make a presentation to the committee with respect to *Freedom to Move**. There was not too, too much in the *Freedom to Move* paper that really impacted seriously on the marine industry, other than the container traffic and that sort of thing, the conferences. But we are not involved in that. We are strictly common carriers.

There is one area though that did concern us, and this is where Bill C-75 and *Freedom to Move* would impact on this industry. In the *Freedom to Move* paper there was an awful lot of talk of deregulation of the railways and the ability to carry out confidential contracts.

Now, if they have that kind of freedom, to do all of these sorts of things . . . In our estimation, there is a fair amount of money that goes into the railways already, directly or indirectly, by way of subsidies through the Western Grain Transportation Act. There is a lot of money being spent to double track and tunnel out west. There is a setup whereby grain is moved on a per mile basis, and we all know it is a hell of a lot more expensive to move grain through the Rocky Mountains than it is to coast down hill to Thunder Bay. As I said earlier, Thunder Bay is subsidizing the west.

But if we are going to have deregulation that allows the railways to carry out these confidential contracts, and not be imposed with any other cost recovery burdens . . . This bill is really just going after the marine industry. As I say, our main concern is we do not know how far it is going. We could get into a situation where suddenly we do not have a choice for the farmers or anybody else when it comes to transportation. They will have to rely on the railways, because they may end up being the cheapest form of transportation. We just will not be able to exist.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In other words, you are saying, Mr. Hall, that Bill C-75 will eliminate the competition and the free market system that we are proposing.

Mr. Hall: Yes. You will have a railway economy.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, sir.

An hon. member: Do you want to buy one?

The Chairman: Trade, trade.

[Translation]

réforme de la réglementation de l'économie doit profiter à notre pays—ce qu'elle fera, à mon avis—et sans en connaître tous les détails, bien entendu, quelles sont les perspectives que vous entrevoyez? Je comprends que vous demandez d'intensifier les consultations sur l'article 4, mais pouvez-vous nous donner votre opinion générale sur la façon dont vous serez touchés par la réforme de la réglementation de l'économie et sur la façon dont nous pourrions infléchir favorablement l'article 4?

M. Hall: Monsieur Gray, nous avons fait un exposé au Comité sur le document *Aller sans entraves*. Les propositions de ce document ne constituaient pas de menaces trop graves pour le secteur de la marine, à l'exception de la question des conteneurs, et peut-être encore des conférences, mais cette question ne nous touche pas, car nous ne sommes strictement que des transporteurs publics.

Il y avait toutefois une question qui nous inquiétait, à savoir les incidences du projet de loi C-75 et du document *Aller sans entraves* sur ce secteur. Il était en effet beaucoup question, dans ledit document, de déréglementation des chemins de fer et de l'autorisation de passer des contrats confidentiels.

Si les chemins de fer ont toute latitude pour faire ce genre de choses . . . Nous considérons en effet que des sommes considérables sont déjà versées, directement et indirectement, aux chemins de fer, dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Des dépenses considérables sont engagées pour le doublement des voies et pour les tunnels de l'Ouest. Le barème des tarifs est établi en fonction des distances, et nous savons tous qu'il est infiniment plus coûteux de franchir les montagnes Rocheuses qu'il ne l'est de rouler en douceur vers Thunder Bay. Comme je l'ai dit tout à l'heure, Thunder Bay subventionne l'Ouest.

Mais si la déréglementation qui nous attend autorise les chemins de fer à passer des contrats confidentiels sans aucune charge supplémentaire de recouvrement des coûts . . . Ce projet de loi s'en prend alors au secteur de la marine. Notre grande crainte, comme je le disais, c'est que nous n'en connaissions pas les limites. On risque d'en arriver à ce que les agriculteurs, ou qui que ce soit d'autre, n'aient plus le choix et dépendent entièrement des chemins de fer, parce que ceux-ci deviendront le mode de transport le meilleur marché, et nous ne pourrions plus subsister.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous voulez donc dire, monsieur Hall, que le projet de loi C-75 vous coupera l'herbe sous les pieds et mettra fin au régime de libre marché que nous nous proposons d'instituer.

M. Hall: Oui, votre économie sera basée sur les chemins de fer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur.

Une voix: Vous voulez en acheter un?

Le président: Faites donc un troc.

[Texte]

Thank you, Mr. Gray. Mr. Taylor, please.

Mr. Taylor: I would like to pursue this matter of grain a little bit more. You mentioned that the maximum that Prince Rupert and Vancouver could handle would be 15 million tonnes per season. Is that right?

Mr. Hall: That is correct, Mr. Taylor, yes.

Mr. Taylor: Is that based on the new elevator at Prince Rupert?

Mr. Hall: Yes, sir. That is information that was given during a meeting of the Senior Grain Transportation Committee, of which I am a member representing the Canadian marine industry.

Mr. Taylor: What is the maximum capacity that Churchill can handle?

Mr. Hall: You are getting very close to my heart, Mr. Taylor.

I have not been known to necessarily promote the Port of Churchill. I am not knocking Churchill; I am saying that you have a superior port at Thunder Bay which has not been fully tested. If it is fully utilized then, obviously, we should use the Port of Churchill.

I think, and I can be corrected on this, on average, probably 300,000 to 600,000 tonnes move through the Port of Churchill. There are some people who suggest it could be double that, but at what cost? Nobody is ready to put a price tag on it.

Mr. Taylor: Do you think it would be a threat if considerable money were spent to improve and lengthen the season at Churchill?

Mr. Hall: I would not call it a threat, Mr. Taylor. I would say that it might be a misuse of very scarce resources.

Mr. Taylor: There is quite a movement in some parts of western Saskatchewan and eastern Alberta for the Port of Churchill, on the basis that it is going to be a cheaper, shorter and faster route to Europe. Do you think those qualities are evident?

Mr. Hall: Mr. Taylor, to the best of my knowledge—I must confess I am not completely up to date on all these specifics. First of all, you ask if it is a shorter route. There is no question, on the great circle route, it is shorter. If you say it is cheaper because it is shorter, that is false. What has not been taken into consideration is the cost of infrastructure. There was a study done for the Port of Thunder Bay concerning a whole new railway system. I have forgotten the name of the study. There was also a study done by the Senior Grain Transportation Committee with respect to the true cost of moving through Churchill.

There is a considerable amount of money required to design cars that are suitable for that type of track. The track cannot take full-weight regular cars, because it is on permafrost.

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur Gray. Monsieur Taylor, vous avez la parole.

M. Taylor: Je voudrais revenir sur cette question des céréales. Vous disiez que le maximum qui peut être acheminé par Prince Rupert et Vancouver était de 15 millions de tonnes par saison. Est-ce exact?

M. Hall: C'est exact, monsieur Taylor.

M. Taylor: Est-ce que vous avez tenu compte, pour arriver à ce chiffre, du nouveau silo de Prince Rupert?

M. Hall: Oui, monsieur; c'est une information qui nous a été donnée au cours d'une réunion du Comité supérieur du transport du grain, dont je suis membre, représentant du secteur de la marine canadienne.

M. Taylor: Quelle est la capacité maximale de Churchill?

M. Hall: Vous vous engagez sur un terrain brûlant, monsieur Taylor.

Je ne suis ni un défenseur acharné du port de Churchill, ni un de ses détracteurs; je prétends simplement que Thunder Bay a d'excellentes installations qui n'ont pas été pleinement exploitées. Lorsqu'elles l'auront été, nous devrons, de toute évidence, utiliser le port de Churchill.

Je pense, si je ne me trompe, qu'une moyenne de 300,000 à 600,000 tonnes transitent par le port de Churchill. Certains disent que sa capacité pourrait doubler, mais à quel coût? Nul n'est disposé à s'avancer sur ce point.

M. Taylor: Si on dépensait de grandes sommes d'argent à améliorer le port de Churchill et à prolonger la saison, y verriez-vous une menace?

M. Hall: Je n'appellerais pas cela une menace, monsieur Taylor, mais j'y verrais peut-être une mauvaise utilisation de ressources déjà maigres.

M. Taylor: Dans certaines parties de l'Ouest de la Saskatchewan et dans l'Est de l'Alberta, on penche en faveur du port de Churchill, parce qu'on y voit une route maritime plus courte, plus rapide et meilleur marché vers l'Europe. Ces qualités vous paraissent-elles s'imposer?

M. Hall: Monsieur Taylor, je reconnais que je ne suis pas tout à fait au courant de tous ces détails et je vous répondrai donc du mieux que je pourrai. Vous me demandez tout d'abord si c'est une route plus courte: il est indubitable qu'elle l'est, en navigation orthodromique. Mais si vous prétendez qu'à cause de cela elle est meilleur marché, vous avez tort, car on n'a pas tenu compte du coût de l'infrastructure. Une étude a été faite pour l'installation d'une ligne de chemins de fer entièrement neuve dans le port de Thunder Bay. Je ne me souviens pas du titre de cette étude, mais il y en avait également une, faite par le Comité supérieur du transport du grain, sur le coût réel du transit par Churchill.

Il est extrêmement coûteux de construire des wagons adaptés à ce genre de rails. En effet, les rails ne peuvent supporter le poids des wagons ordinaires, parce qu'ils reposent

[Text]

There is a lot of money it is being suggested be spent on elevators, on the harbour, on building a new tug; all of these things. Now, if those costs are taken into consideration, I think you would find that the system you have in existence on the west coast and the east coast, from the point of view of what the total benefit is to the country . . . it should be used, as I said, for cargoes. If there are cargoes that emanate from those regions and it makes sense to use it in those regions, fine. But to force the thing on the farmer I do not think is quite right, because I think all we are out to do here is to ensure that the farmer gets the best value for his dollar.

Mr. Taylor: Could you give me a ballpark figure on what it costs to move a tonne of grain through the seaway for No. 1 wheat, 60 pounds to the bushel?

Mr. Hall: I cannot answer that one, no.

Mr. Taylor: Well, on a general tonne. What would be the price?

Mr. Hall: There are an awful lot of cost factors involved. You have lake freight, to begin with. You have elevation in Thunder Bay, elevation in the St. Lawrence for furtherance onto a deep-sea ship. You have seaway tolls, you have pilotage, you have port charges. An awful lot of factors come into it.

This was the subject of a study and a paper recently presented by the Canadian Wheat Board to show the relative costs of moving grain via different routes. One of the numbers that came out of here and was rather shocking was the total cost of moving grain east versus moving grain west. There was a differential . . . even allowing for the cost of moving via ocean ship from Vancouver to Rotterdam versus Thunder Bay to Rotterdam, it was still somewhere in the range of, I believe, \$11 a tonne cheaper to move via the west coast.

Now, as I say, if you start breaking down all of those costs, you will find that there are some costs in there that really are beyond our control. There are regulatory costs, for example, as part of this whole cost-recovery scheme; and this has nothing to do with Bill C-75. The Canadian Grain Commission recently imposed a charge of 75¢ a tonne just to handle the transshipment of grain in the St. Lawrence. That is almost as much as the toll. So it doubles that cost aspect. Who pays for that?

That does not apply, I do not believe, to the west coast. That is strictly because it is being transferred at a St. Lawrence River port.

As I mentioned, under the Western Grain Transportation Act, grain is moved on a per-mile basis. No one takes into account the higher operating costs, more power, more crew, more fuel, more maintenance going through the Rockies than across the Prairies. There is no allowance for the capital infrastructure that has had to be built there. To my mind this is penalizing the whole eastern system. What we should be looking at is the true . . . if we are trying to be businesslike

[Translation]

sur le pergélisol. On a proposé de dépenser beaucoup d'argent pour les silos, le port, et pour la construction d'un nouveau remorqueur, entre autres. Si l'on prend en compte tous ces coûts, vous constaterez, je pense, que le réseau actuel sur les côtes ouest et est constitue, pour le bien général du pays . . . comme je l'ai dit, il devrait être utilisé pour le fret. S'il y a des marchandises qui proviennent de ces régions et qu'il paraît logique d'utiliser le réseau actuel dans ces régions, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais de là à l'imposer à l'agriculteur, voilà qui me paraît injuste, parce que ce que nous devrions tous avoir à coeur, c'est d'assurer à l'agriculteur le meilleur service possible pour son argent.

M. Taylor: Est-ce que vous pourriez me dire approximativement ce qu'il en coûte pour transporter une tonne de céréales par la Voie maritime du Saint-Laurent pour du blé numéro 1, qui comprend 60 livres le boisseau?

M. Hall: Non, je ne connais pas la réponse à cette question.

M. Taylor: Alors, quel serait le prix de transport de la tonne?

M. Hall: Il y a un grand nombre de facteurs qui jouent sur le coût. Pour commencer, vous avez le tarif du transport sur les lacs, puis le chargement à Thunder Bay, l'entrée dans le Saint-Laurent et le transbordement sur un navire hauturier. À cela s'ajoutent les droits de transit sur la voie maritime, le pilotage et les droits de port, toute une pléthore de facteurs.

C'était le sujet d'une étude et d'un document présenté récemment par la Commission canadienne du blé pour montrer quels sont les coûts relatifs du transport des céréales par différentes routes. L'un des chiffres qui est ressorti de cette étude, et qui était plutôt surprenant, c'est la différence entre le coût total du transport du grain vers l'Est et du transport du grain vers l'Ouest. La différence . . . même si l'on tient compte de la différence de coût du transport transocéanique de Vancouver à Rotterdam et de Thunder Bay à Rotterdam, il en coûtait quand même encore 11\$ de moins la tonne de la faire passer par la côte ouest.

Et comme je l'ai dit, si vous ventilez tous ces coûts, vous constaterez que certains nous échappent complètement. Il y a, par exemple, les coûts réglementaires qui font partie intégrante du projet de recouvrement des coûts, et ceci n'a rien à voir avec le projet de loi C-75. La Commission canadienne des grains a récemment imposé un droit de 75c. la tonne pour le transbordement des céréales dans le Saint-Laurent. C'est presque autant que le péage, et le coût en est doublé. Qui est-ce qui doit payer cela?

Ceci ne s'applique pas, à ma connaissance, à la côte ouest; c'est uniquement à cause du transfert dans un port du Saint-Laurent.

Je disais tout à l'heure que d'après la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, le grain est acheminé à un certain coût par mille. Nul ne tient compte des frais de manutention, qui sont plus élevés, du fait qu'il faut plus d'énergie, plus de personnel, plus de carburant, plus de frais d'entretien pour franchir les Rocheuses que pour franchir les Prairies. Il n'est pas non plus tenu compte des dépenses en infrastructures qui s'imposent. À mon avis, on pénalise de la sorte tout le réseau de l'Est du

[Texte]

about this thing, then let us look at it at cost and what we are getting for our dollar.

Mr. Taylor: This is quite a matter of concern in my constituency, which takes in the prairie region from Calgary south right down to Claresholm area, including Lomond and Drumheller. This comes up quite often at meetings, and the information that you gave today I think is worth pursuing.

Mr. Hall: I would be happy to go out there and address your constituency, sir.

Mr. Taylor: Would you like to do that?

Mr. Hall: Yes, sir.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Mr. Angus: I want to pursue for a moment the other kind of impact clause 4 will have. We have heard during testimony over the last couple of days that companies in a profitable position are able to deduct tolls and fees and what have you as a legitimate expense. From a business standpoint, if you have a program you are going to set up that is not going to change your bottom line, it will not mean any greater profit to you or more money in your bank, but it will just create some paperwork for in and out. That is assuming, in terms of the analogy, that we are talking about a profitable industry. Would it make sense to go through that kind of step just to implement a cost recovery program so you could say you did it?

• 1710

Mr. Hall: With respect, Mr. Angus, I just wonder if we are approaching it from the right direction. We should really be looking at what we are able to charge that shipper. He is the one who is going to make the decision whether he goes by vessel or goes by rail or goes down the Mississippi, or goes up the west coast, or whatever the case may be, so I think we have to bear that in mind. It is not just what it means to the company's books. It is what we have to look at in order to make a fair profit at the end of the day for moving that particular cargo and yet stay alive.

With respect to what you are saying, yes, it is creating a hell of a lot of paperwork for nothing basically, assuming that we are making profits in the first place.

Mr. Angus: Clearly, the principle behind cost recovery from this government's perspective is to try and bring the deficit down.

Mr. Hall: Right.

Mr. Angus: In terms of moving bulk commodities, is there a better way to stimulate spending or to stimulate more money going into the federal treasury?

Mr. Hall: I think our problem, the seaway's problem, Ports Canada's problem and the government's problem is basically getting more business. To my mind, every step we take to discourage trade through a Canadian system, such as the

[Traduction]

pays. Ce que nous devrions faire, c'est examiner le vrai... si l'on veut vraiment être réaliste sur cette question, examinons le coût réel et ce qu'on retire d'un dollar.

M. Taylor: C'est une question qui inquiète beaucoup les gens de ma circonscription, qui couvre la région des Prairies s'étendant de Calgary-Sud jusqu'à la région de Claresholm, et qui comprend Lomond and Drumheller. La question est souvent soulevée lors de réunions, et l'information que vous nous donnez aujourd'hui mérite d'être approfondie.

M. Hall: Je serais heureux de prendre la parole dans votre circonscription, monsieur.

M. Taylor: Vous voudriez vraiment faire cela?

M. Hall: Certainement, > monsieur.

M. Taylor: Je vous remercie beaucoup.

M. Angus: Je voudrais en rester aux autres incidences de l'article 4. Au cours des derniers jours, certains témoins nous ont dit que les entreprises qui font de bonnes affaires peuvent déduire les droits, péages, etc., à titre de dépenses légitimes. D'un point de vue commercial, si vous mettez en place un programme qui ne changera pas le prix global, il ne fera que créer de la paperasserie, sans ajouter à vos bénéfices ou à votre compte en banque. Nous partons évidemment de l'hypothèse qu'il s'agit d'une entreprise rentable. Serait-il justifié de mettre en place un programme de ce genre uniquement afin de pouvoir dire que vous êtes parvenus à recouvrer vos coûts?

M. Hall: En toute déférence, monsieur Angus, je me demande si nous voyons les choses de la bonne façon. Ce que nous devons examiner, c'est ce que nous pouvons imposer à l'expéditeur. C'est à lui de décider s'il prend la voie maritime ou la voie ferrée, s'il descend le Mississippi ou s'il remonte la côte ouest, ou tout autre parcours, et c'est cela qu'il faut garder présent à l'esprit, et non pas simplement ce que cela signifie pour les registres comptables de la société. C'est ce que nous devons examiner afin de réaliser un bénéfice satisfaisant à la fin de la journée pour le transport de la marchandise en question, tout en parvenant à se maintenir à flot.

En ce qui concerne ce que vous disiez, cela crée certainement beaucoup de paperasserie sans contrepartie, à supposer, avant toute chose, que nous réalisions des bénéfices.

M. Angus: Mais ce que veut le gouvernement en recouvrant ces coûts, c'est de réduire le déficit.

M. Hall: Certainement.

M. Angus: Mais pour le transport des denrées en vrac, existe-t-il un meilleur moyen de stimuler la dépense ou de faire entrer de l'argent dans les caisses du gouvernement fédéral?

M. Hall: Notre objectif, celui des transporteurs maritimes, celui de Ports Canada et celui du gouvernement, c'est d'augmenter le volume des affaires. À mon avis, toute mesure qui détournerait le commerce de la Voie maritime, qui est

[Text]

seaway, or through Canadian ports, is just going to have a ripple effect right through the whole economy.

If we are not making any money, that means there is no cargo moving, which means there is some port that is not getting any trade, the seaway is not making any money. It may mean the industries, you know, the steel industry, it may be that they are flat right now. What can we do to stimulate the steel industry? What can we do to stimulate more grain sales around the world? What we can do to sell more potash? I think all of these factors come into it.

I do not know how to answer your question any other way than to say the whole country needs more trade, more business. All of these problems would then all of a sudden start to disappear.

Mr. Angus: Then we would have more people paying taxes.

Mr. Hall: More people paying taxes; we would start making money and everyone would be happy.

Mr. Angus: In terms of past experience, does your industry have a figure we could examine that for every dollar per tonne increase in the cost of moving a bulk commodity, would show the net effect in terms of job losses, just within your sector alone?

Mr. Hall: Off the top of my head, we do not have that type of thing. As I said earlier, they are cumulative. It just builds up and builds up and builds up to the point at which all of a sudden the bubble bursts and you wonder why. It is not necessarily that last little charge. It is the combination of all of those charges.

I could not sit here today and say that if tolls went up 10¢ or 25¢ or if port charges went up, or suddenly we are paying so much for ice-breaking services, that is going to make or break anyone. It might make someone think twice with respect to moving a cargo up the seaway versus going to New York, but I could not guarantee that one way or another. There are so many other factors that come into it. But there is no question that right now we have a bit of a credibility problem in the seaway system, partly because of unfortunate incidents such as the Welland Canal. That happened. But when we tie that in to other situations, such as pilotage strikes during the middle of the Christmas holidays that were completely unnecessary, and we tie that into a toll increase, and then people see that someone is trying to charge more for this, that or the other service, these fellows out there are trading on pennies sometimes. Volume is where they make their money. They do not make it on selling a pound. They make it on selling a million pounds at a 1¢ profit, and it is that 1¢ that might make that fellow decide to hell with it, I am going down the Mississippi.

Mr. Angus: Are we really talking about 1¢ or 2¢?

Mr. Hall: Yes, I think we are. In this kind of an economy, yes, and it has been this way now for four or five years.

[Translation]

canadienne, ou des ports canadiens, va avoir un effet de ricochet dans toute l'économie.

Si nous ne réalisons pas de bénéfices, cela signifie qu'il n'y a pas de transport de marchandises, qu'un port est déserté, que la Voie maritime ne nous rapporte rien. Cela signifie peut-être que les industries, par exemple les aciéries, sont dans le marasme. Que peut-on faire pour y remédier? Que peut-on faire pour encourager la vente de céréales dans le monde? Que peut-on faire pour vendre davantage de potasse? Tous ces facteurs jouent.

Je ne sais comment répondre à votre question, si ce n'est en disant que le pays tout entier a besoin d'une reprise du commerce, ce qui résoudrait d'un coup tous nos problèmes.

Mr. Angus: Nous aurions alors plus de gens qui paieraient des impôts.

Mr. Hall: Plus de gens qui paieraient des impôts; nous ferions alors des bénéfices, et tout le monde serait heureux.

Mr. Angus: En vous basant sur votre expérience, pouvez-vous nous indiquer la répercussion sur votre secteur, en pertes d'emplois, de chaque dollar par tonne d'augmentation du coût de transport d'une marchandise en vrac?

Mr. Hall: Je ne pourrais pas vous citer ainsi un chiffre, car, comme je le disais tout à l'heure, ils résultent tous de l'accumulation de plusieurs facteurs. Leur effet se multiplie et gonfle comme un ballon qui, tout à coup, explose, on se demande pourquoi. Ce n'est pas nécessairement la dernière goutte qui fait déborder le vase, c'est plutôt un effet de synergie.

Je ne suis vraiment pas en mesure de vous dire aujourd'hui que si le péage augmentait de 10c. ou de 25c., ou si les droits de port augmentaient, ou si nous devions verser une certaine somme pour le brise-glace, certaines entreprises se trouveraient en faillite. Cela donnera peut-être à réfléchir avant de décider de faire passer la marchandise par la Voie maritime plutôt que par New York, mais je ne puis vous donner de garantie dans l'un ou l'autre sens. Il y a trop de facteurs qui entrent en ligne de compte. Mais il est certain qu'à l'heure actuelle, la Voie maritime n'inspire pas une grande confiance, en partie à cause d'incidents regrettables, comme celui sur le canal Welland. C'est un accident qui est arrivé, mais s'il s'ajoute à d'autres problèmes, par exemple la grève des pilotes en pleines vacances de Noël, grève tout à fait superflue, et que là-dessus vient s'ajouter une augmentation du péage et que les gens voient de partout l'augmentation des frais de service, car, parfois, chaque cent compte, parce que c'est sur le volume qu'on réalise des bénéfices, et non sur les petites quantités. On fait un bénéfice en vendant un million de livres à un cent de bénéfice et c'est ce cent qui peut faire pencher la balance en faveur du passage par le Mississippi.

Mr. Angus: Est-ce qu'on parle vraiment de 1c. ou 2c.?

Mr. Hall: Oui, c'est bien ce dont nous parlons. C'est ce qui se passe dans une économie comme la nôtre, et voilà déjà quatre ou cinq ans qu'il en est ainsi.

[Texte]

Mr. Angus: What has been the reduction in the number of employees in your industry? I am assuming there has been a reduction.

Mr. Hall: Yes. Just to give you an idea, five years ago we had in our association roughly 170 ships, most of which were running. There are always a few of the older ones that are there as a reserve.

• 1715

We are now down to about 135. This past summer 50 of those did not operate, and for 1986 my guess is that out of those 135 there will be no more than a little over 100 running. I am pretty well ready to make that prediction now. I can see, just from what we know of the grain trade, the flatness in the iron ore trade and others, that there could be a minimum of 25 ships with no employment for the whole season.

There are roughly 25 employees per vessel so if you take 50 vessels that is a 750-job reduction and if we go back to five years ago then we are probably talking in the range of 1,500 minimum. Those are just direct employees, but for those 25 there is also a reserve of so many other crew members . . .

Captain J.M. Smith (Director, Fleet Operations, Canada Steamship Lines): Yes, and there is also office staff.

Mr. Hall: Yes. There have been reductions in office staff as well.

One of the things that concerns us is this. I know, for example, that last summer with the Welland Canal problem that lasted three or four weeks it was brought to our attention—I believe it was Mr. Reid who raised it with us at one stage of the game—that the employment in the Welland Canal of all the little momma and poppa shops that service us . . . The laundromats and the fellows who sell us bread and bacon and eggs and do our repairs and all these sorts of things basically had to lay off people or were shutting down.

The rule of thumb we use is roughly 5:1. For every job on a ship you are looking at four to five indirect jobs ashore. There are these little suppliers—not big, big suppliers necessarily, but little entrepreneurs who are trying to make a living; there are shipyards; there are ports; there are all of these people who rely on us. So if we go down 1,500 jobs then five times that go missing ashore.

The Chairman: Mr. Angus, your time is up. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

You said that you also service the Arctic. Did I hear right?

Mr. Hall: Yes, sir.

[Traduction]

M. Angus: Combien d'employés avez-vous perdus dans votre secteur? Il a certainement dû y avoir une diminution, n'est-ce pas?

M. Hall: C'est exact. Pour vous en donner une idée, il y a cinq ans, notre association comptait environ 170 navires, dont la plupart en circulation. Il y en a toujours quelques-uns, plus anciens, tenus en réserve.

A l'heure actuelle, le nombre est passé à environ 135, dont 50 étaient hors circulation l'été dernier. Nous prévoyons qu'en 1986, sur ces 135 navires, il n'y en aura guère plus de 100 en circulation. C'est ainsi que m'apparaît la circulation à l'heure actuelle. Nous voyons bien, d'après ce que nous savons du commerce des céréales, du marasme dans le commerce du minerai de fer et ailleurs, que pendant toute la saison, il y aura un minimum de 25 navires au repos.

Il faut compter environ 25 employés par navire, ce qui signifie que pour 50 navires, vous aurez une réduction de 750 emplois. Il y a cinq ans de cela, il y avait une perte de 1,500 emplois au minimum. Nous parlons là de ceux qui sont directement employés par la société, mais pour ces 25 employés, il y a également un certain nombre de membres de l'équipage mis en réserve . . .

Le capitaine J.M. Smith (directeur des opérations de la flotte, Canada Steamship Lines): Oui, sans oublier le personnel de bureau.

M. Hall: Oui, il y a également eu des diminutions du personnel de bureau.

Il y a encore une question qui nous préoccupe. L'été dernier, lorsqu'il a fallu fermer le canal Welland pendant trois ou quatre semaines, on nous a signalé—je crois que c'est M. Reid qui nous l'a fait remarquer à l'un ou l'autre moment—que toutes les échoppes le long du canal Welland, celles qui nous rendent toutes sortes de services . . . qui nous font notre lessive, nous vendent des produits d'épicerie, nous font des réparations, et autres services de ce genre, ces gens ont dû fermer boutique ou congédier des employés.

Nous savons, d'une façon empirique, que chaque emploi sur un bateau assure indirectement quatre ou cinq emplois sur la terre ferme. Il y a les petits fournisseurs—il ne s'agit pas nécessairement de grandes entreprises, mais souvent de petites qui essaient de gagner leur vie; il y a les chantiers maritimes, les ports, tous ces gens que nous faisons vivre. Si nous mettons à pied 1,500 personnes, il faut compter cinq fois plus de gens qui perdent ailleurs leur emploi.

Le président: Monsieur Angus, votre temps d'intervention est écoulé. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Vous disiez, si je vous ai bien entendu, que vous desserviez également l'Arctique?

M. Hall: C'est vrai, monsieur.

[Text]

Mr. Robichaud: What goods do you transport in the Arctic and do you supply Arctic communities?

Mr. Hall: Yes, we do.

There are two commodities basically. I do not have precise numbers or anything at my fingertips. Basically, we supply petroleum to various settlements throughout the Arctic. We supply general goods: not bulk goods, but break bulk goods—requirements for the various communities that go up in general cargo ships to various Arctic communities.

A certain amount also would go up for the Arctic oil and gas developments.

I do not know if there is anything, Harry, you could add to that, or anyone else for that matter.

Mr. Harry Westlake (Marine Manager, Imperial Oil Limited): The more extensive need for petroleum energy in the Arctic than the production of oil and gas at present is for the mining industry. This year, for the first time, a cargo of crude oil moved out of the Arctic by the Dominion Marine Association membership.

Mr. Hall: Thank you.

Mr. Robichaud: How often do you require ice-breaking services when you transport goods in the Arctic? This is being contemplated in clause 4 to recuperate some of the costs of the ice-breaking services. How often do you have to call upon those services?

Mr. Hall: The normal Arctic resupply is carried out in late summer or early fall at the time when the ice is the lightest. I believe it is almost done on a convoy basis as much as possible, with help for various ports.

Again I might ask Mr. Westlake to comment on that one.

Mr. Westlake: It is very sensitive to the ice conditions in a particular year: 1985 was a particularly good year and there was minimal requirement for specific ice-breaking service. Nonetheless, there is constant ice-breaker support available in the Arctic and it has to be there on a continuous basis in the event a ship needs support.

In the last two years I think there has been limited requirement for specific support for individual ships. That can vary greatly from year to year, though.

• 1720

Mr. Robichaud: If you were charged for even any percentage of the ice-breaking services, it would have a devastating impact on the Arctic communities, would it not?

Mr. Hall: Yes, sir, I would think so. You are dealing with, as Mr. Westlake said, situations that vary from year to year, depending on ice conditions. You are also dealing with a limited volume of tonnage and ships that are going there, as

[Translation]

M. Robichaud: Quelles sont les marchandises que vous y transportez? Est-ce que vous approvisionnez les collectivités de l'Arctique?

M. Hall: Certainement.

Je ne puis vous donner des chiffres précis, mais les marchandises se classent en deux catégories. D'une part, c'est nous qui approvisionnons en pétrole les différentes collectivités de l'Arctique, et nous leur apportons également d'autres marchandises, non pas en vrac, mais en gros, ce qu'il faut pour approvisionner les diverses agglomérations, et que l'on charge sur des cargos qui approvisionnent ces collectivités.

Une partie des marchandises est également destinée aux projets de développement du pétrole et du gaz de l'Arctique.

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter, Harry, ou un autre peut-être.

M. Harry Westlake (gestionnaire maritime, Imperial Oil Limited): À l'heure actuelle, les mines de l'Arctique ont davantage besoin d'énergie dérivée du pétrole que les projets de production de pétrole et de gaz. C'est la première fois cette année qu'une cargaison de pétrole brut provenant de l'Arctique a été acheminée par les gens de la *Dominion Marine Association*.

M. Hall: Je vous remercie.

M. Robichaud: Combien de fois avez-vous besoin des services du brise-glace lorsque vous transportez des marchandises dans l'Arctique? Il est en effet question, à l'article 4, de recouvrer une partie de ce que vous avez dû payer pour le brise-glace. Combien de fois avez-vous dû y faire appel?

M. Hall: Normalement, le réapprovisionnement de la région de l'Arctique se fait à la fin de l'été, ou au début de l'automne, lorsque la glace est au plus mince. Je crois que dans la mesure du possible, le transport se fait en convoi, avec de l'aide dans différents ports.

Mais là encore, je préférerais demander à M. Westlake de vous en parler.

M. Westlake: Tout dépend de l'état de la glace, qui diffère selon l'année. C'est ainsi que 1985 a été particulièrement favorable, et que l'on a dû très peu faire appel au service du brise-glace. Il faut néanmoins que le brise-glace reste sur place dans l'Arctique, pour le cas où un navire aurait besoin de son aide.

Les bateaux n'ont eu que rarement recours au brise-glace pendant les deux dernières années, mais la situation peut changer du tout au tout, d'une année à l'autre.

M. Robichaud: Si vous deviez payer même un tout petit pourcentage des services du brise-glace, les répercussions seraient navrantes pour les collectivités de l'Arctique, n'est-ce pas?

M. Hall: Effectivement, monsieur, c'est bien mon avis. Vous avez donc affaire, comme le disait M. Westlake, à une situation qui change d'année en année, selon l'état de la glace. Vous avez également un volume limité de marchandises et un

[Texte]

opposed to other major routes. If you are applying a certain philosophy of recovery, at so much a day, let us take that for an example, I do not know how they could afford it.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Next is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder if I could ask Mr. Hall, particularly given the weight of his colleagues with him and their interest in it . . .

Mr. Hall: May I ask you, sir, to clarify the weight aspect?

Mr. Forrestall: Well, the other odd couple tells me that you are not up and running every morning early. That is all I would say.

Could we have the benefit of some brief comments or observations about the future of the school at Morrisburg? It started out as a great dream and is something that I think we were all proud of, and we are very pleased to see the participation of shipping companies and the unions. We are now down, I guess, at Morrisburg to MED training, training to meet certain national standards which is going to require a fair amount of money to be spent in upgrading of training for Canadian seamen.

Are the participating members of DMA, or the Canadian Shipowners Association, optimistic about the future of that school? Do they see it regaining some of the status; in fact getting back to a training program other than what is virtually its preoccupation now of emergency marine training?

Mr. Hall: Mr. Forrestall, if I might, our association primarily is not involved in that aspect of it. There is another sister association that is involved.

Obviously, we are most interested at all times to ensure that we have proper, well-trained, well-taught sailors on our ships; and overall, yes, we are certainly most interested in that.

But I might ask Mr. David Gardiner who has been closer to the situation to answer, please.

Mr. Gardiner: I think, Mr. Forrestall, the short answer would be that when the school in Morrisburg was conceived and then constructed, it essentially was at a time when the shipping industry was, at the least, in a stable position and probably looking at at least a modest growth rate. The school was then built to allow for the intake of a certain number of new entrants into the industry every year. What has in fact happened, of course, with the decline that Norm has mentioned in terms of numbers of ships and traffic, is there has been really no requirement for new bodies to come into the industry. The existing trained seamen are still there.

What you see with Morrisburg essentially now doing MED training is essentially a stop-gap measure to use the faculty and the facilities, which are first-rate, in a worthwhile program in anticipation of the day when everyone would have to be

[Traduction]

nombre limité de bateaux qui accostent, à la différence des routes de navigation principales. Si vous adoptez pour principe que vous devez recouvrer un certain pourcentage des dépenses pour chaque jour, je ne sais pas comment les collectivités survivraient.

M. Robichaud: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. M. Forrestall est le suivant.

M. Forrestall: Compte tenu du poids de ses collègues et de leur intérêt pour . . .

M. Hall: Puis-je vous demander, monsieur, de préciser ce que vous entendez par poids?

M. Forrestall: On me dit que vous ne vous levez pas avant l'aurore pour faire de la course. Je n'en dirai pas plus.

Est-ce que vous pourriez nous parler brièvement de l'avenir de l'école de Morrisburg? Au début, cela enflammait les imaginations, et nous en étions tous fiers, et nous sommes très heureux de voir la participation des sociétés de transport maritime et des syndicats. Mais nous en sommes maintenant réduits, je crois, à assurer à Morrisburg une formation répondant à certaines normes nationales, et il faudra dépenser une somme considérable à améliorer la formation des marins canadiens.

Est-ce que la *Canadian Shipowners Association* ou les membres participants de la DMA sont optimistes quant à l'avenir de cette école? Pensez-ils qu'elle remontera la pente? Pensez-ils qu'on élargira le programme actuel, centré sur la formation d'urgence?

M. Hall: Si vous me permettez de répondre, monsieur Forrestall, je vous dirai que notre association ne s'intéresse pas particulièrement à cette question; c'est une autre association apparentée qui le fait.

Bien entendu, nous tenons à ce que notre personnel de marine ait une bonne formation, et la question nous tient certainement à coeur.

Mais j'aimerais demander à M. David Gardiner, qui connaît mieux la situation que moi, de vous répondre.

M. Gardiner: Je peux vous répondre brièvement, monsieur Forrestall, que lorsque l'école de Morrisburg a été fondée et construite, c'était à une époque où la conjoncture était favorable à la marine marchande, et qu'on prévoyait alors un taux de croissance, fût-il modeste. L'école a alors été construite pour permettre l'admission, chaque année, d'un certain nombre de nouvelles recrues. Mais avec la diminution du nombre des bateaux et du volume de la circulation dont Norm vous a parlé tout à l'heure, on n'avait plus besoin de former de nouvelles recrues, les marins déjà formés suffisant à tous les besoins.

La formation assurée à l'heure actuelle à Morrisburg est un expédient qui permet d'utiliser les locaux et les installations, qui sont d'excellente qualité, pour un programme très valable, en prévision du jour où tout le monde devra être diplômé. Ce

[Text]

licensed. I think in the long term that was not the initial thrust of the institute, and unless we get back to a position where there is a growth rate and a need for new people, then one has to assume that the future of that institution may be a bit cloudy, at best.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Gray has withdrawn his name. Mr. Angus, there are two minutes remaining.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Two quick questions. The representative from SIU appeared before us yesterday and indicated that although he was pleased that one of the punishments that is no longer available for a sailor who jumps ship is the hard labour, but he was concerned there was still provision for a jail sentence. Does the industry feel there is a need for a jail sentence as a form of punishment for somebody who does not show up on his ship?

Mr. Hall: I do not think we brought the right person with us to answer that question.

Mr. Angus: Could you give us some feedback in writing in terms of that, because I think it is one we have to take a look at as a committee?

And finally, can we have a bit of an indication as to the impact of clause 4 on the ferries on the east and west coasts?

• 1725

Mr. Hall: Mr. Chairman, if I might be permitted, this is Captain Peter De Cunha, who is with the B.C. Ferry Corporation.

The Chairman: Captain De Cunha.

Captain Peter De Cunha (Manager, Planning and Analysis, B.C. Ferry Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

The B.C. Ferry Corporation is concerned, as are all other parts of the marine industry in Canada, over the potential weight that clause 4 will place upon us. We see a number of additional charges which we have not had to address until this date, but as yet we have not seen a reasonable explanation of how these charges will be distributed across the industry.

Put very briefly, I think that is our major concern. Thank you.

The Chairman: Thank you very kindly.

We have now reached our time limit for today's proceedings. I want to thank you, Mr. Hall, and your colleagues, for coming here today to present your views and arguments to the committee. We are very grateful for your presence.

I am now going to adjourn the meeting to the call of the Chair.

[Translation]

n'était pas là l'objectif de cet établissement, mais à moins que nous ne connaissions une nouvelle période d'expansion et un accroissement de nos besoins en personnel, l'avenir de cet établissement sera, au mieux, incertain.

M. Forrestall: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Gray s'est désisté, et il reste deux minutes pour M. Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Deux questions rapides: nous avons entendu hier le représentant du Syndicat international des marins du Canada, qui nous a dit qu'il était heureux de voir qu'il n'y avait plus de peine de travaux forcés prévue pour le marin qui déserte le navire, mais qu'il s'inquiétait de voir qu'il y avait encore une peine de prison. Pensez-vous qu'il faille encore punir de prison le marin qui ne se présente pas à bord du bateau?

M. Hall: Nous n'avons pas parmi nous la personne qui pourrait répondre à cette question.

M. Angus: Est-ce que vous pourriez alors nous répondre par écrit, car je crois savoir que c'est l'une des questions que nous devons examiner en Comité?

Enfin, quelles sont, à votre avis, les incidences qu'aura l'article 4 sur les traversiers des côtes est et ouest?

M. Hall: Monsieur le président, je vous présente le capitaine Peter De Cunha, de la B.C. Ferry Corporation.

Le président: Capitaine De Cunha.

Le capitaine Peter De Cunha (directeur, Planification et analyse, B.C. Ferry Corporation): Merci, monsieur le président.

La B.C. Ferry Corporation s'inquiète, comme tous les autres secteurs de l'industrie maritime au Canada, du fardeau éventuel que lui imposera l'article 4. Nous serons assujettis à un certain nombre de frais additionnels avec lesquels nous n'avons pas eu à composer jusqu'à présent, et personne ne nous a encore expliqué comment ces frais seront répartis entre les divers secteurs de l'industrie.

Voilà en gros ce qui nous préoccupe. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

L'heure est venue de mettre un terme à nos délibérations d'aujourd'hui. Je tiens à vous remercier, monsieur Hall, ainsi que vos collègues, d'être venus aujourd'hui nous présenter vos vues. Nous vous en sommes très reconnaissants.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership:

R.E. Smith, Regional Manager.

From the International Association of Great Lakes Ports:

P.R. Cook, President and Chairman of the Canadian Section;

James Hartung, Past President and Chairman of the U.S. Section.

From the Dominion Marine Association:

Norman Hall, Chairman;

David Gardiner, Vice-Chairman, President, Misener Shipping Limited;

Rick Carson, Senior Vice-President and General Manager, Halco Inc.;

Harry Westlake, Marine Manager, Imperial Oil Limited;

Guy Rivard, Vice-President, Finance, Canada Steamship Lines Inc.;

J.M. Smith, Director, Fleet Operations, Canada Steamship Lines Inc.;

Peter de Cunha, Manager, Planning and Analysis, B.C. Ferry Corp.;

Donald Gray, Legal Advisor on Bill C-75 of the Firm of McMillan Binch.

De la société Bow Valley Offshore Drilling Limited Partnership:

R.E. Smith, directeur régional.

De l'International Association of Great Lakes Ports:

P.R. Cook, président, président de la section canadienne;

James Hartung, président sortant et président de la section américaine.

De la Dominion Marine Association:

Norman Hall, président;

David Gardiner, vice-président, président de *Misener Shipping Limited*;

Rick Carson, premier vice-président et directeur général de Halco Inc.;

Harry Westlake, directeur maritime, *Imperial Oil Limited*;

Guy Rivard, vice-président, Finances, *Canada Steamship Lines Inc.*;

J.M. Smith, directeur, Opérations de la flotte, *Canada Steamship Lines Inc.*;

Peter de Cunha, directeur, Planification et analyse, B.C. Ferry Corp.;

Donald Gray, avocat-conseil de la firme McMillan Binch relativement au projet de loi C-75.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Monday, February 10, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le lundi 10 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 70(6)(b)

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

On Monday, February 10, 1986:

Le lundi 10 février 1986:

Joe Price replaced Elliot Hardey;

Joe Price remplace Elliot Hardey;

André Ouellet replaced George Baker.

André Ouellet remplace George Baker.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 10, 1986

(6)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 4:38 o'clock p.m. this day.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike ForreSTALL, André Ouellet and Fernand Robichaud.

Witnesses: From the Montreal Board of Trade and the Montreal Chamber of Commerce: Reynold Langlois, Vice-President; Alexis Reford, Executive Member; Alex Harper, Vice-President. *From the Eastern Canadian Tug Owners' Association:* Donald G. McAllister, President. *From the Canadian Merchant Service Guild:* Mavry R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer; Robert F. Cook, National President; Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots Association; Deana Silverstone, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

With the consent of the Members present, Iain Angus presided.

The witnesses from the Montreal Board of Trade and the Montreal Chamber of Commerce made a statement and answered questions.

The witness from the Eastern Canadian Tug Owners' Association made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Merchant Service Guild made a statement and answered questions.

At 6:14 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 10 FÉVRIER 1986

(6)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 16 h 38.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike ForreSTALL, André Ouellet, Fernand Robichaud.

Témoins: Du Board of Trade de Montréal et de la Chambre de commerce de Montréal: Reynold Langlois, vice-président; Alexis Reford, membre de l'exécutif; Alex Harper, vice-président. *De l'Eastern Canadian Tug Owners' Association:* Donald G. McAllister, président. *De la Guilde de la marine marchande du Canada:* Mavry R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national; Robert F. Cook, président national; Michel Pouliot, président, Association canadienne de pilotes de la marine marchande; Deana Silverstone, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Avec le consentement des membres présents, Iain Angus préside la réunion.

Les témoins du *Board of Trade* de Montréal et de la Chambre de commerce de Montréal font une déclaration et répondent aux questions.

Le témoin de l'*Eastern Canadian Tug Owners' Association* fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de la Guilde de la marine marchande du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

A 18 h 14, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, February 10, 1986

• 1638

The Chairman: I would like to convene this meeting of the legislative committee studying Bill C-75 in an informal session.

I want to apologize to those witnesses who were here today, first, for the bells that forced us to delay things; and secondly, because our chairman is absent this week and we are operating under a new system of legislative committees and we do not have instant access to vice-chairmen or replacements. We were unable to get a formal chairman for the hearings today.

We will, however, continue. We will be hearing evidence and doing the normal questions and answers. It will be recorded through due course.

I would like to call our first witnesses from the Montreal Board of Trade and the Montreal Chamber of Commerce. I would ask you to give us approximately a five-minute overview of your brief and then we will get into some questions and answers which tend to bring out more of the detail.

• 1640

Mr. R. Langlois (Vice-President, Chambre de commerce de Montréal): Thank you, Mr. Chairman. With me is Mr. Alex Harper, the Executive Vice-President and General Manager of the Montreal Board of Trade; and Mr. Alexis Reford, Treasurer of the Montreal Board of Trade and Chairman of the Shipping Federation of Canada.

Mr. Chairman, we wish to thank the members of the committee for hearing us and appreciating the time constraints we have in trying to summarize a rather lengthy brief on the very important issue of the Port of Montreal. I will try to stick to the time period. I will ask your indulgence for Mr. Reford, who is from the shipping industry, to say a few words about the particular impact on the shipping industry in Montreal.

Mr. Chairman, in such a short period of time, maybe the best way to summarize the brief can be found on the covering of the brief itself, where we have an Aesop's fable from *Mice in Council*, which says:

Some ideas that seem fine at first are not really so good when we think them over.

I think I have to start in that fashion, because the Board of Trade and the *Chambre de commerce* being basically a businessperson's forum, it is difficult for us in principle to be against any action that a government takes to recover its costs. I think any valid effort made by a government to reduce the national deficit is a goal that the Board of Trade and the *Chambre de commerce* share.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 10 février 1986

Le président: Je déclare ouverte la séance du comité législatif qui se penche sur l'étude du Bill C-75. Cette réunion ne sera pas tenue dans les formes.

Je voudrais m'excuser auprès des témoins aujourd'hui tout d'abord du retard dû au vote à la Chambre et également étant donné que notre président est absent cette semaine, que nous fonctionnons dans le cadre de système des comités législatifs et que nous n'avons pas un accès immédiat aux vice-présidents ou à leurs substituts. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de président officiel pour les séances d'aujourd'hui.

Nous pourrions cependant entendre les témoignages et procéder aux questions et réponses comme à l'accoutumée. Les séances seront également enregistrées comme à l'habitude.

Je demande à nos premiers témoins du *Montreal Board of Trade* et de la Chambre de commerce de Montréal de bien vouloir prendre la parole. Vous pourriez nous faire un bref exposé de cinq minutes environ pour résumer votre mémoire, après quoi nous pourrions passer à la période de questions.

M. R. Langlois (vice-président, Chambre de commerce de Montréal): Merci monsieur le président. M'accompagnent aujourd'hui le vice-président exécutif et directeur général du *Montreal Board of Trade*, M. Alex Harper ainsi que son trésorier et président de la Fédération maritime du Canada, M. Alexis Reford.

Monsieur le président, nous désirons remercier les membres du Comité de nous entendre ici aujourd'hui. Vous comprenez qu'il n'est pas aisé de résumer un mémoire assez long portant sur la question très importante du port de Montréal. Je vais essayer de m'en tenir cependant au temps qui nous est imparti. Je vous demanderais également votre indulgence afin que vous permettiez à M. Reford, du secteur maritime, de prononcer quelques mots au sujet de l'impact des dispositions législatives sur la marine marchande dans le port de Montréal.

Monsieur le président, étant donné le peu de temps à notre disposition, la meilleure façon de résumer le mémoire serait sans doute de citer la morale de la fable d'Ésope «les souris tenant conseil»:

des idées ingénieuses à prime abord s'avèrent moins bonnes après réflexion.

Je dois préfacier mes remarques de cette façon étant donné que le *Board of Trade* et la Chambre de commerce étant, en fin de compte, représentatives des hommes d'affaires, il nous est difficile en principe d'être contre toutes mesures qui permettraient à un gouvernement de rentrer dans ses frais. Je crois que tous les efforts valables faits par un gouvernement pour réduire le déficit national sont partagés par le *Board of Trade* ainsi que par la Chambre de commerce.

[Texte]

The problem is that in the case of section 4 of Bill C-75, there has been no prior consultation of the shipping community, of the business community, in order to assess the economic impact and other impacts that even the concept or the principle of a charge being levied on the users of Coast Guard services would have on trade patterns, port activities, and shipping in general.

So we are really operating in a precedent-setting nature. To my knowledge, there is no other case in Canada of a user-pay system having been attempted in the marine transportation mode, and we are very skeptical as to the effects this may have. We do not know how it is going to be levied; we do not know what it means in practical terms, and you have to realize that the whole marine environment at the present time is one which is plagued by various serious economic problems.

Mr. Chairman, I believe the best place to concentrate on the brief would be pages 4 and following, where we have asked a series of questions that need to be answered prior to even adopting the principle of cost recovery for Coast Guard services. For instance—and I am referring to that part of the brief which is entitled “The effect of clause 4 on intermodal and intramodal and international competition”—we asked a set of questions: Has the effect of rail deregulation in Canada been considered in reference to clause 4? Has the effect of economic deregulation of rail and other modes in the U.S. been considered with respect to clause 4?

Was the U.S., our most important trading partner, considered at all with respect to clause 4? Has Canada's export and import trade, depending to a large extent on foreign ships and having such implications as possible for diversions resulting from imposition of further costs through a Canadian Coast Guard Recovery Program, been considered with respect to clause 4? More generally, has a study been undertaken on the effects such a clause could have on trade patterns? Have the effects of subsidies, given certain industries in foreign countries in competition with Canada, been considered with respect to the issue of cost recovery? Have the effects of subsidies, given other modes of transportations such as the certain western and maritime rail movements and the effect this could have on intramodal competition, been considered with respect to marine cost recovery?

Mr. Chairman and members of the committee, these are only but a few of the questions that we ask ourselves, and we have no answers. It is surprising that on every other aspect of Bill C-75, there has been extensive consultation with industry, but on section 4 there has been no consultation whatsoever.

The Port of Montreal is particularly sensitive to the cost recovery because of its importance as a port, not only for the Montreal area but also for the whole of central Canada.

[Traduction]

Le problème c'est que, dans le cas de l'article 5 du Bill C-75, il n'y a eu aucune consultation préalable du secteur maritime ni du milieu des affaires, consultation qui aurait permis d'évaluer les impacts économiques et autres sur les tendances commerciales, les activités portuaires et la navigation en générale qu'occasionnerait l'imposition d'un droit d'utilisation des services de la Garde côtière.

Il s'agit là véritablement d'une précédent, étant donné qu'à ma connaissance, il n'existe aucun autre cas de paiement par l'utilisateur dans le transport maritime et nous sommes très sceptiques quant aux effets qu'une telle disposition pourrait avoir. Nous ne savons pas comment ces droits seraient perçus, ni ce que cela signifie pratiquement. Or, vous devez vous rendre compte que tout le domaine du transport maritime est à l'heure actuelle aux prises avec des difficultés économiques de différentes natures.

Monsieur le président, une partie importante de notre mémoire se trouve aux pages 4 et suivantes, où nous posons toute une série de questions auxquelles il faudrait trouver réponses avant de vouloir adopter le principe du recouvrement des frais pour les services de la Garde côtière. Ainsi, et je me reporte à la partie de notre mémoire portant pour titre: «L'effet de l'article 4 sur la concurrence intermodale, intramodale et internationale» dans cette partie, nous posons toutes sortes de questions: notamment celle-ci: a-t-on pris en considération l'effet de la déréglementation des chemins de fer au Canada en rapport avec l'article 4? «L'effet de la déréglementation économique des chemins de fer et des autres modes de transport aux États-Unis a-t-il été envisagé en rapport avec l'article 4?

Toujours en rapport avec l'article 4, a-t-on pris en considération le fait que les États-Unis sont notre plus important partenaire commercial? Les exportations et importations canadiennes dépendent dans une large mesure des navires étrangers; a-t-on envisagé la possibilité que les navires soient détournés vers d'autres ports, suite à l'imposition de frais supplémentaires dans le cadre d'un programme canadien de recouvrement des coûts, mis en place aux termes de l'article 4? De façon générale, a-t-on étudié l'effet qu'une telle disposition pourrait avoir sur le commerce? L'effet des subventions, versées à l'étranger à certaines industries concurrentes de celles existant au Canada, a-t-il été pris en considération lorsque l'on a étudié la question du recouvrement des coûts? A-t-on tenu compte des effets des subventions versées aux autres modes de transport notamment à certains chemins de fer de l'ouest et des maritimes quant aux conséquences sur la concurrence intermodale que pourrait avoir le programme de recouvrement des coûts?

Monsieur le président et membres du Comité, il s'agit là de quelques unes des nombreuses questions que nous nous posons. Or, nous n'avons aucune réponse à ces questions. Il est surprenant que pour tous les autres aspects du Bill C-75 il y ait eu des consultations importantes avec notre secteur, alors qu'au sujet de l'article 4 il y en a eu aucune.

Le port de Montréal est particulièrement sensible à cette question du recouvrement des coûts, puisque c'est un port important non seulement pour la région de Montréal mais

[Text]

Recently, when reporting on the results of the 1985 year, the Port of Montreal authorities have already reported a drop of 11.4% on total tonnage handled in the Port of Montreal, each and every segment of the transportation sector of Montreal having been affected by the drop except one, container traffic. So, the question is: What will the impact be on container traffic in the Port of Montreal by introducing any form of additional charge on the cost of bringing that container to Montreal?

• 1645

In conclusion, we have said that if the committee would recommend, in its wisdom, that you go ahead with the concept of user-pay, we have proposed at the end of the brief amendments . . . we have made amending proposals to clause 4 of Bill C-75 which would at least establish the guidelines within which the concept should be developed and the regulations adopted.

In a nutshell, what we think should be done is that clause 4 should be deleted, and it should be considered within the general framework of the *Freedom to Move* discussions that are taking place on the development of a new transportation policy and legislative framework for Canada.

Mr. Alexis Reford (Executive Member, Montreal Board of Trade): Mr. Chairman, if I might just comment briefly on a point raised by my colleague, the shipping industry has suffered very heavily economically during the last four or five years. It is going through a depression. For this reason it is particularly cost sensitive and will react very quickly to any changes in costs.

There have been very large bankruptcies on the international scale, and freight rates are extremely low. In fact, they are at about the same level as in 1978 in many trades. There is a lot of surplus tonnage around, and shipping will do anything to avoid extra charges. I know of a case recently where cargo was moving from Australia via the Cape of Good Hope instead of going through the Panama Canal because the charges were increased there recently.

Shipping already pays very heavily in terms of user charges for tolls, pilotage, port fees, Seaway charges, and many other types of levies. It is not getting a free ride, by any means. When a matter of introducing new charges is raised, it is a very complex question, because some ships, modern ships, would not require the same level of services as ships which were built some time ago. Would ships which operated during the summer season in the St. Lawrence also be charged for services that were provided in the winter?

For the ship owner and transportation user the prime question is, are the services necessary or cost-efficient? For some they may be and for others not.

Our interest is primarily in the Port of Montreal, but it also applies to other Canadian ports, such as Vancouver, for example. In the case of Vancouver, they are in a very competi-

[Translation]

également pour tout le Canada central. Récemment, l'administration du port de Montréal, faisant état des activités au cours de l'année 1985 notait une diminution de 11.4 p. 100 du tonnage total des navires de commerce passant par le port de Montréal et des répercussions que cela a eu sur tout le secteur du transport à Montréal, à l'exception du transport par conteneurs. La question est donc la suivante: quel sera l'effet sur le transport par conteneurs dans le port de Montréal de l'imposition de tout droit supplémentaire?

En conclusion, nous estimons que si le Comité recommandait, dans sa sagesse, d'adopter ce principe du paiement du service par l'usager, nous aimerions voir adopter des amendements à l'article 4 du bill C-75, amendement qui permettrait l'établissement de lignes directrices en vue de l'établissement d'un tel principe et de l'adoption des règlements qui en découlent.

Bref, nous estimons que l'article 4 devrait être supprimé et qu'il devrait être envisagé dans le contexte général de l'élaboration d'une nouvelle politique de transport canadienne et de son contexte législatif et donc en tenant compte du document gouvernemental *Aller sans entraves*.

M. Alexis Reford (membre de la Direction, Montreal Board of Trade): Monsieur le président, si vous me permettez de faire un bref commentaire au sujet d'une question soulevée par mon collègue, la Marine marchande a connu une grande période de difficultés économiques au cours des quatre ou cinq dernières années et elle est à l'heure actuelle dans une période de dépression. C'est la raison pour laquelle elle est particulièrement sensible à tout ce qui touche à sa situation économique et réagira très rapidement à tout changement.

Il y a eu des faillites retentissantes sur la scène internationale et le tarif de transport des marchandises est extrêmement peu élevé et a été très peu modifié depuis 1978. Il y a beaucoup de navires qui ne sont pas utilisés et les armateurs feraient n'importe quoi pour éviter des frais supplémentaires. En fait récemment, un navire australien est passé par le Cap de Bonne-Espérance au lieu du canal de Panama où les droits de passage avaient été augmentés.

Les armateurs sont lourdement taxés; ils doivent acquitter des frais de pilotage, d'accostage, de transit par la voie maritime, etc. Rien n'est donc gratuit. Quant à l'imposition de nouveaux droits, il s'agit là d'une question très complexe étant donné que les nouveaux navires ne nécessitent pas le même niveau de services que ceux qui ont été construits il y a plus longtemps. De plus, les navires qui opèrent au cours de la saison d'été dans le Saint-Laurent devraient-ils également acquitter les droits de service fournis au cours de l'hiver?

La grande question pour le propriétaire de navire et pour ceux qui utilisent le transport maritime est de savoir si les services sont nécessaires et s'ils sont rentables. Pour certains cela peut être le cas, mais pas pour d'autres.

Nous nous intéressons principalement au port de Montréal, mais cela s'applique également à d'autres ports canadiens comme Vancouver par exemple. Dans le cas de Vancouver, ce

[Texte]

tive position with the Port of Seattle. A lot of cargo has been diverted to the Port of Seattle in recent years, and it is just now starting to come back to Vancouver.

The location of Montreal at the western end of the deep-water channel in the St. Lawrence would mean that the user charges for Montreal would be proportionately much higher than for other ports. There is a strong possibility of diversion of cargo by increasing charges, in that a great deal of the general container cargo referred to by my colleague comes from the American Midwest, where the American railroads are very intent on capturing it for the ports of New York and Baltimore.

There is also the possibility of bulk cargo moving down the Mississippi to gulf ports. Some of it has in the past—American grain—instead of coming through the St. Lawrence.

The seaway traffic this year was down 21%, and there are indications that the increase in the Welland charges may have quite a severe impact.

The question is also raised somewhat about ships which are travelling to U.S. ports and not calling at Canadian ports. Would they be affected by charges instituted by the Canadian Coast Guard? Also, how would the U.S. administration react to this?

• 1650

The question of whether ice-breaking is necessary for navigation or for flood control has a very long history. Many modern vessels now have sufficient navigational equipment and horsepower not to require ice-breaker assistance as in the past.

The question of possible new charges could also have an impact on the establishment of industry. For example, the aluminum complex just being started by Pechiney at Bécancour will be importing all its raw material and exporting all its finished product along the St. Lawrence, and transportation costs are a very important factor there.

Lastly, I might just mention something which is not included in the brief, and that is that passenger business is starting to come back into Canadian waters for the first time in many years, one of the reasons being the political climate in the Mediterranean. But certainly they have very attractive alternatives in going to the Caribbean rather than Canadian waters if cost factors are involved. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. We will turn to the Official Opposition. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

dernier se trouve dans une situation très concurrentielle par rapport au port de Seattle aux États-Unis. Beaucoup de marchandises ont été détournées vers le port de Seattle au cours des dernières années et ce n'est que récemment que ces marchandises à nouveau au port de Vancouver.

L'emplacement de Montréal à l'extrême pointe du chenal en eaux profondes dans le Saint-Laurent signifie que les frais d'utilisation pour Montréal serait proportionnellement beaucoup plus élevés que pour d'autres ports. Cela augmente la possibilité de détournement de la cargaison vers d'autres ports étant donné qu'une grande proportion de la cargaison de conteneurs, dont a parlé mon collègue, provient du mid-ouest américain et que les chemins de fer de ce pays sont prêts à déployer beaucoup d'efforts afin de récupérer pour leur propre compte la clientèle de ce transport par conteneurs qu'elle pourrait alors acheminer vers les ports de New-York et Baltimore.

Il existe également la possibilité de transport des cargaisons en vrac par le Mississippi vers les ports du Golfe du Mexique, situation qui s'est déjà produite auparavant dans le cas du grain américain.

La circulation dans la Voie maritime cette année a diminué de 21 p. 100 et tout semble indiquer que les augmentations des droits du canal Welland peuvent jouer un rôle à cet égard.

On se pose des questions également dans le cas des navires qui se rendent dans les ports américains sans accoster dans les ports canadiens. Ceux-ci seraient-ils touchés par ces droits qu'instaureraient la Garde côtière canadienne? De plus, quelle serait la réaction du gouvernement américain?

La nécessité des opérations de brise-glaces au trafic maritime et à la prévention des inondations est controversée depuis longtemps. Bon nombre de navires modernes sont équipés de suffisamment d'aide à la navigation et sont assez puissants pour se passer des services de brise-glaces auxquels on avait recours dans le passé.

La question d'un éventuel prélèvement de frais nouveaux pourrait avoir un impact sur la mise en route de certaines industries. Par exemple, l'usine d'aluminium de Pechiney que l'on vient de mettre en chantier à Bécancour importera toutes ses matières premières et exportera tout son produit fini par la Voie maritime du Saint-Laurent. Or, les frais de transport représentent un facteur très important dans ce cas-là.

Je voudrais soulever enfin une question dont je ne fais pas mention dans le mémoire. Il s'agit de la reprise du transport maritime des voyageurs au Canada pour la première fois depuis bon nombre d'années, qui est attribuable, en partie, au climat politique entourant la région de la Méditerranée. Les voyageurs peuvent toujours aller aux Antilles si les coûts des voyages en eaux canadiennes sont trop élevés. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à l'Opposition officielle. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

Je remercie les témoins d'être venus nous rencontrer pour nous faire part de leurs préoccupations. Je vous demande d'excuser le délai. Ici, lorsque les cloches sonnent, c'est presque comme à l'école: il faut se hâter et aller là où on nous appelle.

Selon votre exposé, il semble que ce soit surtout de l'article 4 que viennent tous les problèmes rattachés au projet de loi C-75. A part cela, vous n'avez pas tellement de réserves, n'est-ce pas?

Mr. Langlois: C'est exact, monsieur Robichaud. La Chambre de commerce et le *Board of Trade* se sont intéressés à l'aspect du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière à cause de l'impact direct que cela peut avoir sur l'économie de la région, en particulier l'économie du port de Montréal.

Le port de Montréal emploie près de 17,000 personnes, directement ou indirectement, dans la région de Montréal. Donc, une nouvelle loi ou une décision gouvernementale peut avoir un impact sur sa viabilité économique. C'est le centre de notre intérêt. D'ailleurs, tout le reste du projet de loi est essentiellement à caractère technique. On modifie les dispositions de la loi afin qu'on puisse devenir partie à des ententes internationales ou qu'on puisse les respecter. Il est également question de la gestion du trafic maritime, et on laisse à d'autres organismes plus spécialisés le soin de s'occuper des aspects techniques.

Mr. Robichaud: Lorsque le ministre est venu nous rencontrer, il nous a dit qu'il s'attendait à recouvrer seulement 15 p. 100 des frais encourus par la Garde côtière, ce qui ferait une différence de 12 à 13 p. 100. Actuellement, semble-t-il, on recouvre de 2 à 3 p. 100 de ces frais. Dans quelle position ce recouvrement de 12 p. 100 de plus pourrait-il mettre le port de Montréal par rapport aux ports de l'Atlantique, surtout les ports américains?

Mr. Reford: Cela dépend de la façon dont on va établir le tarif. Est-ce qu'on le fera selon la cargaison ou selon le bateau? On ne le sait pas. C'est cela, le problème. Il n'y a aucun renseignement à ce sujet dans le projet de loi.

Mr. Robichaud: C'est ouvert.

Mr. Reford: C'est justement cela, notre problème. De plus, le chiffre de 15 p. 100 n'est mentionné nulle part. Cela peut être 50 p. 100.

Mr. Langlois: Si le Comité décidait de recommander l'adoption du projet de loi avec l'article 4, le pouvoir de réglementation devrait au moins être circonscrit. Il n'y a aucun mécanisme de prévu en ce qui a trait à cet article 4 pour permettre aux personnes dont les entreprises seraient mises en péril d'avoir recours à un organisme d'arbitrage ou à un organisme de réglementation quelconque comme la Commission canadienne des transports ou l'agence de réglementation qui serait établie dans le cadre de la nouvelle politique *Aller sans entraves*.

[Translation]

I would like to thank the witnesses for coming here today to share their concerns with us. I apologize for the delay. It is like a schoolyard here: When the bells ring, you must jump.

Judging from your brief, it is Section 4 in particular which is causing all the problems related to Bill C-75. Apart from that, do you have many other reservations?

Mr. Langlois: That is true, Mr. Robichaud. The *Chambre de commerce* and the Board of Trade are interested in the impact that cost recovery for services offered by the Coast Guard would have on the economy of the area and particularly on the economy of the Port of Montreal.

The Port of Montreal, directly or indirectly, employs close to 17,000 people in the Montreal area. So, any new legislation or government decision would have an impact on its economic viability. This is at the centre of our concerns. In fact, the rest of the bill is designed to make technical changes. It amends the current legislation so as to allow us to be a party to international agreements and provides for compliance with those agreements. It also provides for navigational management and we have left it up to more specialized organizations to deal with the technical aspects of the bill.

Mr. Robichaud: When the Minister appeared before us, he said he was expecting to recover no more than 15% of the costs incurred by the Coast Guard, which will mean an increase of about 12% to 13%. It would seem that only 2% to 3% of the costs are recovered at the moment. What position would this additional 12% put the Port of Montreal in relation to the other Atlantic ports, especially those in the United States?

Mr. Reford: That depends on the way the charges are levied. Would the charges be determined according to the freight or according to the vessel? We do not know. That is the problem. There has been no information on the bill.

Mr. Robichaud: It is left open.

Mr. Reford: That is precisely our problem. Furthermore, the figure 15% appears nowhere. It could be 50%.

Mr. Langlois: If the committee were to decide to recommend the bill be carried with section 4, the regulatory authority would have to be circumscribed somehow. In Section 4, there is no provision for people whose businesses are at stake to be heard by an arbitral or regulatory body like the Canadian Transport Commission or the regulatory agency that would exist under the proposal in *Freedom to Move*.

Nous demandons qu'au moins on limite le pourcentage du recouvrement, comme le ministre l'a indiqué. Deuxièmement, nous voulons qu'on indique que les frais prélevés ne doivent pas

We therefore request that the percentage of cost recovery be limited, as the Minister has indicated. Furthermore, we would ask that the charges levied not compromise the objective

[Texte]

compromettre l'atteinte de l'objectif exposé à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, à savoir ne pas affecter la position concurrentielle d'un mode de transport par rapport à un autre, et ne pas empêcher l'existence de moyens de transport efficaces et concurrentiels. Si une partie intéressée, de par la connaissance qu'elle a de son industrie et de l'impact que les frais auraient dans son cas particulier, voulait se plaindre, il devrait y avoir un mécanisme par lequel elle pourrait faire valoir son point de vue et obtenir un jugement d'un tribunal indépendant avant que les frais n'entrent en vigueur.

Le problème, monsieur Robichaud, c'est que l'on ne sait pas comment les frais vont être imposés. Vous nous parlez de 12 p. 100. En matière de tarification, quand on parle de 12 p. 100, tout dépend de la base de récupération. Si 24 millions de Canadiens paient 12 p. 100 des frais de la Garde côtière, ce n'est pas cher pour chacune des personnes. Cependant, si votre base de récupération ne représente que 5 p. 100 des Canadiens, votre 12 p. 100 a une signification importante pour chacune des personnes. C'est de là que vient le grand scepticisme de l'industrie maritime.

M. Robichaud: Le ministre nous a également dit qu'il voulait établir, dans ce projet de loi, un certain mécanisme qui lui donnerait l'autorité de prélever certains frais, mais qu'on ne prélèverait pas de frais avant de consulter les usagers. En fait, on aurait le pouvoir de le faire, mais on ne le ferait pas avant de vous consulter. Cette façon de procéder vous semble-t-elle juste?

M. Langlois: Je vais vous répondre en ma qualité d'avocat. Il est très inquiétant de voir un pouvoir de réglementation sans aucun encadrement, sans aucun contrôle parlementaire. C'est là qu'est le problème. Il existe, ici à Ottawa, des directives concernant la publication de règlements avec impact socio-économique. Il devrait au moins y avoir un mécanisme semblable qui oblige... C'est bien de faire de la consultation, mais consultation ne veut pas dire négociation. Il peut y avoir des accords. Qui va être consulté? De quelle manière? Les gens seront-ils bien conscients de l'impact de cela? Les personnes affectées devraient pouvoir, au moyen d'un mécanisme de prépublication, prendre connaissance de l'impact et elles devraient pouvoir se plaindre devant un tribunal quelconque. Ainsi, il y aurait moins de critiques.

Nous contestons le principe même du *user pay*, parce que personne n'a consulté l'industrie en vue de mesurer l'impact que cela aura sur chaque tonne de cargaison transportée au Canada.

Vous nous demandez de contester quelque chose dont on ne connaît rien. Cela fait dix ans qu'on parle du *user pay*, et l'industrie ne sait toujours pas ce que vous entendez au juste par *user pay*. Qui va payer? Comment? Sur quelle base? À quel rythme? Quel est le statut des navires canadiens par rapport à celui des navires étrangers? Quel est le statut des navires américains qui ont un droit d'accès traditionnel au Canada à leurs ports américains des Grands Lacs, sans contrainte? Vont-ils payer, eux? Quel va être l'impact de cela sur la Voie maritime du Saint-Laurent? La Voie maritime du

[Traduction]

described in clause 3 of the National Transportation Act, which states that the competitive position of one mode of transportation should not be altered at the expense of another and that the existence of efficient and competitive means of transport should not be prevented. Someone may wish to lodge a complaint on the basis of the knowledge he or she has of the industry and of the impact charges would have in his or her particular case; there should be a mechanism allowing that interested party to make his or her views heard and to obtain a decision from an independent tribunal before any charges are levied.

Mr. Robichaud, the problem is that we do not know how these costs are going to be recovered. You mention 12%. When it comes to rate setting, everything depends on the basis on which costs are recovered. For instance, if 24 million Canadians pay 12% of the costs of the Coast Guard, the financial burden per capita is not very hefty. However, if your recovery basis is only 5% of Canadians, your 12% figure takes on new meaning. The cost per Canadian is heavier. That is why the shipping industry is so skeptical.

Mr. Robichaud: The Minister has also said that he would like to provide for a mechanism in the bill giving him the power to levy certain fees but that those fees would not be levied before consulting the users. In fact, he would have the power to do so, but would not until you had been consulted. Does that approach seem fair to you?

Mr. Langlois: I am going to answer you as a lawyer. It is very disturbing to see a regulatory power without any framework, without any parliamentary supervision. That is where the problem lies. Here, in Ottawa, there are guidelines regarding the publication of any regulations likely to have a socio-economic impact. There should, at the very least, be provision for a similar mechanism requiring... Consultation is all very well, but consultation does not mean negotiation. There may be agreements involved. Who is going to be consulted? How? Are those people really going to be aware of the impact of all this? The people concerned should be made aware of the impact of these regulations, through a pre-publication mechanism, and should be able to have their complaints heard before some kind of tribunal. There would be a lot less criticism to deal with that way.

We challenge the very principle of *user pay* because nobody consulted the industry to determine what impact it would have on each tonne of freight that is moved in Canada.

You are asking us to challenge something we know nothing about. For the past 10 years people have been talking about *user pay* and the industry still does not know exactly what you mean by it. Who is going to pay? How? On what basis? How often? What would the status of Canadian vessels be as compared to foreign vessels? What would be the status of American ships, who have traditionally always had unrestricted access to Canada through their ports on the American side of the Great Lakes? Are they going to pay up as well? What will the impact of all this be on the St. Lawrence

[Text]

Saint-Laurent connaît déjà des difficultés. Le ministre des Transport a même annoncé qu'il n'y aurait pas d'augmentation des tarifs de la Voie maritime du Saint-Laurent. Eh bien, les navires qui vont remonter ou redescendre la Voie maritime du Saint-Laurent vont devoir payer ces nouveaux frais.

Les taux de fret actuels sont à peu près les mêmes que ceux de 1975. L'industrie nationale et internationale du transport maritime est dans son état le plus dépressif depuis le début du XXe siècle. Donc, le moment est mal choisi pour recouvrer ces frais. Si on veut le faire quand même, eh bien, qu'on nous dise ce qu'on veut recouvrer et quels sont les moyens de recouvrement envisagés, et on verra si c'est acceptable. Mais rien de cela n'a été fait.

• 1700

M. Robichaud: A-t-on communiqué avec vous pour discuter des frais aux usagers dans le cadre de ce projet de loi?

M. Reford: Pas encore.

M. Robichaud: On est en train de dresser une liste d'usagers qu'on va consulter. Je voulais simplement savoir si on avait communiqué avec vous.

M. Reford: Non.

M. Robichaud: Si je comprends bien, vous aimeriez que l'article 4 soit retiré de ce projet de loi pour l'instant, qu'on fasse une consultation et qu'on reprenne ensuite cet article.

M. Reford: Oui.

M. Langlois: Monsieur Robichaud, il s'agit d'un article à caractère économique. C'est le seul article à caractère économique du projet de loi C-75. Vous avez entendu des témoignages de nos amis de Halifax. Vous êtes un député des Maritimes. Vous savez que, selon la manière dont on applique le concept, on peut changer toute l'économie des régions. Il y a un problème de développement industriel régional considérable, et donc un impact de nature fédérale. Pourquoi en discuter dans le cadre d'un projet de loi purement technique qui est de la seule responsabilité du ministre des Transports? Pour notre part, nous croyons que le ministère des Affaires extérieures est concerné, à cause de nos obligations à l'égard des États-Unis et de nos autres partenaires. Le ministère du Commerce extérieur est également concerné parce que 40 p. 100 de notre commerce extérieur se fait par voie fluviale. Ensuite, cela intéresse le ministère du Développement industriel régional, parce que les coûts de transport sont toujours un facteur important de localisation des entreprises. Mais non, on en discute dans le cadre d'un projet de loi purement technique. Cela ne nous semble pas avoir de sens. Et parallèlement, le gouvernement fait une consultation très large sur *Aller sans entraves*, où on nous dit:

Transportation is a derived demand, dependent on the nature and level of economic activity both within a country and among its trading partners. Since 1967, transportation has contributed an annual average of about 5.8% of this country's total real economic output but in a country as vast as Canada the full significance of transportation is immeasurable. Every day, approximately 160,000 Canadians travel by one of the public intercity modes: air, bus or

[Translation]

Seaway? The Seaway already has its troubles. The Minister of Transport even announced that there would be no increase in the St. Lawrence Seaway charges. Well, that means that the ships going up and down the St. Lawrence Seaway will have to pay the new costs.

The current freight rates are about the same as in 1975. The national and international shipping industry is the most depressed it has ever been since the beginning of the 20th century. So, this is a bad time to be recovering costs. However, if that is the objective, then would somebody tell us how much is to be recovered, and by what means? We will then decide whether or not it is acceptable. We have had no explanations.

Mr. Robichaud: Have you been contacted to discuss user fees as envisaged in this bill?

Mr. Reford: Not yet.

Mr. Robichaud: We are in the process of drawing up a list of users who will be consulted. I simply wanted to know whether you had been contacted.

Mr. Reford: No.

Mr. Robichaud: I take it that you would like to have clause 4 withdrawn from the bill for the time being so that consultation can take place and the clause can later be reinserted?

Mr. Reford: Yes.

Mr. Langlois: Mr. Robichaud, this clause has an economic impact, it is the only such clause in Bill C-75. You have heard the testimony of our colleagues from Halifax. You are a Member of Parliament from the Maritimes. You realize that depending on the way this concept is applied, the entire economy of a particular region could be changed. There is a substantial problem of regional industrial development, and therefore a federal impact. Why should the discussion on this subject be limited to the framework of a purely technical bill which is the sole responsibility of the Ministry of Transport? We personally believe that the Department of External Affairs is concerned because of our obligations to the United States and our other partners. The Department of International Trade is also concerned since 40% of our foreign trade is handled by river navigation. It is also of interest to the Department of Regional Industrial Development since transport costs are always an important factor in the choice of a business location. In spite of this, the subject is being discussed within the framework of a purely technical bill. This does not make any sense to us. At the same time the government is carrying out very extensive consultation in *Freedom to Move* where we are told:

La demande de transport est une demande dérivée qui dépend de la nature et du niveau de l'activité économique d'un pays et de ses partenaires commerciaux. Depuis 1967, l'apport annuel moyen des transports dans la production économique réelle du pays a été de 5,8 p. 100, mais l'importance qu'ils revêtent pour un pays aussi vaste que le nôtre est incommensurable. Environ 160,000 Canadiens utilisent chaque jour les transports publics interurbains: avion,

[Texte]

rail; moreover, 1.7 million tonnes of freight are moved daily by rail, for-hire truck or water.

Voici donc un document fondamental du gouvernement. D'ailleurs, une commission parlementaire l'a étudié. On y dit qu'on veut établir un nouveau cadre économique de réglementation pour le système de transport, et l'article 4 ne fait pas partie de ce processus-là. Il y a quelque chose que je ne comprends pas, que la Chambre de commerce de Montréal ne comprend pas et que le *Montreal Board of Trade* ne comprend pas. Nous pensons que l'article 4 devrait faire partie de la réglementation économique. Qu'est-ce que le *cost recovery* si ce n'est de la réglementation économique? Ce n'est que quand on aura mesuré l'impact de la déréglementation sur l'ensemble du secteur des transports que l'on pourra prendre une décision éclairée, d'abord sur le concept même, à savoir s'il doit y avoir ou non recouvrement des coûts, et ensuite sur la façon de le mettre en application sans nuire aux industries, où qu'elles se trouvent au Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. You can come back on the third or fourth round. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I welcome the witnesses and join in extending apologies for the disruption at the beginning.

A couple of quick observations, followed by a question or two. The Minister quite clearly, as Mr. Robichaud has indicated, has 'fessed up, if you will, to the fact that there was not the level of consultation we would otherwise desire for clause 4, not in whole but in part.

A major reason for that flows out, as we are all aware, of the lengthy periods that go by between opportunities to amend the act. The pressure to deal with those parts of the bill that allow us to get on with some of the conventions, which are very real pressures and very necessary, made it an advantageous time to include the enabling authority.

But the Minister has made it very clear that he has no intention whatsoever of proceeding with implementation of new cost regimes until such time as the consultative body which he has announced his intention to set up has had the time to be just that; a wide consulting group charged with addressing these very questions to the industry involved.

• 1705

Indeed, I would be quite surprised if the chamber of commerce and the Board of Trade of Montreal and all other interested groups in the country would not be anxious and willing to participate from the very beginning in that, in the development of the regimes, in the description of what is chargeable, what is affordable, what would cause damage to an already very sensitive transportation mode and structure. He has clearly given that undertaking. Indeed, in terms of one of the questions that was asked this morning, the Dominion Marine Association in their presentation to us last week suggested that one vehicle that might give some reassurance would be for the government to opt not to proclaim clause 4

[Traduction]

autocar ou chemin de fer; de plus, 1,7 million de tonnes de marchandises sont transportées quotidiennement par chemin de fer, camion de louage ou navire.

This is a basic government document. As a matter of fact, it was studied by a parliamentary committee. It refers to the wish to set up a new economic regulatory framework for the transport system, yet clause 4 is not included in this process. This is something which I do not understand, which the *Montreal Chambre de commerce* and the *Montreal Board of Trade* are unable to understand. We think that clause 4 should be part of this economic regulatory process. What is cost recovery if not economic regulation? It is only once we have measured the impact of deregulation on the entire transport sector that we will be able to make an enlightened decision on the concept itself, that is the advisability of cost recovery, and then on a method of implementation which does not prejudice any industrial activity, wherever it happens to be in our country.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Vous pourriez poser des questions lors du troisième ou quatrième tour. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue aux témoins et je me joins à mes collègues pour présenter des excuses pour l'interruption au début.

Quelques observations rapides suivies d'une question ou deux. Comme l'a fait remarquer M. Robichaud, le ministre a clairement avoué que l'article 4 n'a pas fait l'objet d'autant de consultations que nous l'aurions souhaité, ni dans l'ensemble ni en détail.

Une raison principale tient aux longs intervalles qui séparent les périodes où il est possible de modifier la loi. Les pressions donc en vue d'adhérer à certaines parties des conventions, pressions qui sont bien réelles et nécessaires, nous ont incités aussi à envisager une disposition habilitante.

Mais le ministre a tenu à préciser qu'il n'a aucunement l'intention de mettre en vigueur un nouveau régime de recouvrement des coûts avant le travail de l'organe consultatif dont il vient d'annoncer la création; il s'agit d'un groupe consultatif largement représentatif chargé d'étudier toutes les questions qui intéressent les parties directement affectées.

Je serais fort surpris si la Chambre de commerce et le *Board of Trade* de Montréal et tous les autres groupes intéressés au Canada n'étaient pas d'emblée disposés à participer à cet examen, à l'élaboration des différents régimes, à la détermination de ce qui peut faire l'objet de prêts, des coûts qui sont raisonnables et de ce qui porterait préjudice à un mode de transport et à une structure qui sont déjà vulnérables. Le ministre s'est engagé à faire tout cela. Dans son exposé de la semaine dernière, la *Dominion Marine Association* a recommandé que le gouvernement donne des assurances en choisissant de ne pas proclamer l'article 4 une fois l'étude du projet de loi terminée. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

[Text]

once the bill had generally been dealt with. I would invite your comment on that.

The general questions I had, though, are in connection with your brief at page 18 where you suggest some amendments. You leave me with the impression that you are not flatly opposed to some level of cost recovery. You have sought an amendment, or suggested an amendment to restrict . . . "in no case shall charges exceed 10%", which leaves me the impression that you recognize the admonition of the Auditor General and the need for some reasonable level of cost recovery. Is that a correct assumption?

Mr. Langlois: Sir, the reason why there were amending proposals is not necessarily because we are not flatly against clause 4; it is probably dictated by realism. Realizing that when the government has gone to the extent of proposing legislation, it is sometimes very difficult to back away specifically when one says, as we are saying, that it is probably a problem of lack of consultation.

We are caught in another dilemma, you are quite correct. Being a business person's forum we cannot, as a matter of principle, be against reasonable cost recovery by the government if the scheme that is proposed is one that can be efficiently put in place and does not create jobs for bureaucrats and increase the cost of public expenditure instead of in fact decreasing the overall cost of public expenditure. We are far from convinced, as you have seen from our brief, that the regulatory framework and the administration of the system will not create such a bureaucracy in the Department of Transport that would greatly offset whatever would be recovered under the scheme.

You asked for comments concerning the device of not proclaiming clause 4. That is, of course, an improvement on the situation. However, this would mean that the House of Commons would agree with the concept of cost recovery regulations being made and passed without any opportunity for an independent body to look at the impact they might have on the national transportation policy objectives.

One of the things we are saying here, Mr. Forrestall, is that in the context of *Freedom to Move*, clause 4 is really a very important facet of economic regulation of transportation and should not be considered in isolation from the other issues which will have to be addressed when the House of Commons gets the legislation on *Freedom to Move*. There is a regulatory agency, a new regulatory framework there. There is a mechanism for appeal, mechanism for arbitration, distinction made between public interest and non-public interest issues. There is a reaffirmation of the necessity of preserving the national transportation policy, even of making it even more clear, if I may use that expression, by adding to the provisions of section 3 of the National Transportation Act.

• 1710

So what we are saying is that if you are going to pass clause 4, would you please at least couch it in terms which would make it subject to the regulatory process under *Freedom to Move* so that if, after the consultation and within the wisdom

[Translation]

Mes questions générales se rapportent à la page 18 de votre mémoire où vous proposez certains amendements. Vous me donnez l'impression que vous n'êtes pas carrément opposé au recouvrement des coûts dans une certaine mesure. Dans votre amendement vous proposez une certaine limite . . . «les frais ne doivent jamais dépasser 10 p. 100», ce qui me fait croire que vous reconnaissez le bien-fondé de l'observation du Vérificateur général et la nécessité d'un certain degré de recouvrement des frais. Est-ce bien cela?

M. Langlois: Monsieur, le fait que nous proposons certains amendements n'indique pas forcément que nous ne sommes pas totalement opposés à l'article 4, notre attitude est probablement dictée par le réalisme. Puisque le gouvernement a pris la peine de préparer un projet de loi, il est parfois difficile de tout refuser, d'autant plus que nous prétendons que c'est le manque de communication qui est à l'origine du problème.

Nous nous trouvons dans un autre dilemme, vous avez raison de le signaler. Étant une association qui représente le point de vue du milieu des affaires, nous ne pouvons pas en principe rejeter un effort raisonnable de la part du gouvernement de faire payer les coûts dans la mesure où cela pourra se faire de façon efficace, sans créer des postes dans la bureaucratie et augmenter le niveau des dépenses publiques au lieu de le réduire. Comme le dit notre mémoire, nous sommes loin d'être convaincus que le cadre réglementaire et l'administration de ce régime n'entraîneront pas dans le ministère des Transports la création d'une bureaucratie dont le coût risque d'être largement supérieur aux économies réalisées.

Vous avez demandé des observations sur cette idée de ne pas proclamer l'article 4. Ce serait, évidemment, une amélioration par rapport à la situation actuelle. Toutefois, cela voudrait dire que la Chambre des communes accepte le principe de faire des règlements en matière de recouvrement des frais sans qu'un organe indépendant ait la possibilité d'étudier leurs répercussions sur les objectifs de la politique nationale en matière de transport.

Nous soulignons, monsieur Forrestall, que dans le contexte de *Aller sans entraves*, l'article 4 constitue un volet très important de la réglementation économique des transports et ne devrait pas être considéré isolément des autres aspects qui devront être examinés lorsque la Chambre des communes sera saisie du projet de loi donnant suite à ce document. Il existe un organisme de réglementation, un nouveau cadre réglementaire. Il y a un mécanisme d'appel, un mécanisme d'arbitrage, et une distinction entre l'intérêt public et les questions qui ne font pas intervenir l'intérêt public. Dans ce document on réaffirme la nécessité de préserver une politique nationale en matière de transport, voire de la préciser en étoffant les dispositions de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Si vous adoptez l'article 4, nous vous demandons de prévoir au moins que son application soit assujettie au processus réglementaire prévu dans le rapport qui s'intitule *Aller sans entraves*. De cette façon, si, après consultation et dans la

[Texte]

of the bureaucratic process of transport, regulations come up that in the day-to-day life of a given shipping industry, agency or whatever, anywhere in Canada, it is felt that this will detrimentally affect the transportation service in that area—it would go against, in other words, the national transportation policy—then there is relief available either through the arbitration mechanism envisaged in *Freedom to Move* or through the regulatory agency which is supposed to be set up to consider matters of public interest. I do not know if this properly answers the question.

Mr. Forrestall: Your point is a good one. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I am going to use the chairman's prerogative to ask a couple of quick questions before I turn to Mr. Ouellet.

We heard last week that in some of the other ports on the Great Lakes, as a result of the move of responsibility for dredging from Public Works Canada to the Coast Guard, there has been a change in the manner in which that is being administered.

In both Oshawa and Thunder Bay, we were told the Coast Guard was saying that in those cases the Harbour Commission was now going to be responsible for dredging of everything but the main channel and the Coast Guard would be responsible for the main channel. One would assume clause 4 would apply in this case.

In terms of the Port of Montreal, have the same kind of negotiations been occurring with the Coast Guard for a separation of jurisdiction for dredging?

Mr. Reford: Not that I am aware of.

The Chairman: The second question. We also heard last week that a number of ports on the Great Lakes and elsewhere, both in Canada and the U.S., have agreed to either freeze their current levels of berthing fees, wharfage fees, harbour fees or at the very least, to keep the increases to a minimal amount. Has the Port of Montreal done anything similar for this coming year?

Mr. Langlois: I believe so, Mr. Chairman, but I would not like to answer for Ports Canada. I am sure Transport could give you the answer.

Mr. Reford: Last year the fees were not increased; they were frozen for last year. But what they are going to do this year, I am not sure.

The Chairman: So you are a Ports Canada port. Okay, thank you gentlemen. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie.

Je voudrais d'abord remercier les témoins et leur demander de transmettre au président de la Chambre de commerce, M. Marcoux, et au président du *Montreal Board of Trade*, M. Lynch-Staunton, la satisfaction des membres de ce Comité parlementaire qui étudie le projet C-75 du désir de la Chambre de commerce de Montréal et du *Board of Trade* de soumettre un mémoire.

[Traduction]

sagesse du processus bureaucratique des transports, on met en place des règlements qui vont avoir un effet néfaste sur les services quotidiens de transport dans une région du pays, ce qui irait à l'encontre de la politique nationale des transports—au moins les intéressés auraient au moins le droit de faire appel par l'intermédiaire du mécanisme d'arbitrage prévu dans le rapport *Aller sans entraves*, ou grâce à l'agence de réglementation qui est censée examiner les questions d'intérêt public. Je ne sais pas si cela répond bien à votre question.

M. Forrestall: Vous soulevez un point très valable. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Je vais exercer ma prérogative en tant que président pour poser quelques petites questions avant de donner la parole à M. Ouellet.

La semaine passée, nous avons entendu que dans plusieurs autres ports des Grands Lacs il y a eu des changements qui ont découlé du fait que c'est maintenant la Garde côtière qui s'occupe du dragage plutôt que les Travaux publics.

On nous a dit qu'à Oshawa et à Thunder Bay, les responsables de la Garde côtière prétendaient que la commission portuaire allait dorénavant être responsable du dragage de tout sauf le chenal principal, qui relèverait de la Garde côtière. Il est à présumer que l'article 4 s'appliquerait en pareil cas.

Y a-t-il eu le même genre de négociations avec les responsables de la Garde côtière au sujet du service de dragage dans le port de Montréal?

M. Reford: Pas que je sache.

Le président: Ma deuxième question est la suivante. La semaine dernière nous avons également entendu qu'un certain nombre de ports des Grands Lacs et ailleurs, et au Canada et aux États-Unis, se sont mis d'accord pour geler les droits d'amarrage, les droits de quai, et les droits de port ou du moins de les augmenter très peu. Le port de Montréal a-t-il fait quelque chose de semblable pour l'année prochaine?

M. Langlois: Je crois que oui, monsieur le président, mais je ne veux pas répondre au nom de Ports Canada. Je suis sûr que le ministère des Transports pourrait vous donner la réponse.

M. Reford: Il n'y a pas eu d'augmentation des droits l'année dernière. Mais je ne suis pas sûr de ce qui va être fait cette année.

Le président: Vous relevez donc de Ports Canada. D'accord, merci, messieurs. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to start by thanking our witnesses and by asking them to tell the President of the *Chambre de commerce*, Mr. Marcoux, and the President of the Montreal Board of Trade, Mr. Lynch-Staunton, that the members of the Parliamentary Committee studying Bill C-75 are very pleased that the Montreal *Chambre de commerce* and the Board of Trade have decided to present a brief on the subject.

[Text]

Par delà toute une série d'amendements théoriques et spécifiques nécessaires, ne serait-ce que pour tenir compte de certains engagements en vertu de conventions internationales, nous croyons que ce projet de loi doit être adopté dans les plus brefs délais. Il est évident que l'article 4 du projet de loi inquiète énormément plusieurs intervenants du domaine des transports. C'est pourquoi mes collègues du Parti libéral et moi, lors du dépôt et de l'étude en deuxième lecture du projet de loi, avons indiqué notre désir de voir des amendements apportés à cet article 4.

Nous croyons que le gouvernement peut, par une phraséologie appropriée, se donner un certain droit de prélever des frais pour certains services. Ce que vous proposez à l'annexe est un pas dans la bonne direction. Je suis très content de voir que la Chambre de commerce et le *Board of Trade* nous font une proposition concrète d'amendement à cet article 4, proposition qui va dans la bonne direction.

Mr. Forrestall: I am pleased that you accept the principle we are trying to get at.

• 1715

M. Ouellet: Je ne pense pas, comme le suggère mon ami, le secrétaire parlementaire, qu'il faille garder en suspens cet article 4, comme une espèce d'épée de Damoclès, et l'adopter à une date ultérieure. Je pense que ce serait rendre un très mauvais service au milieu maritime que de dire: Ne vous inquiétez pas, cet article ne sera pas adopté immédiatement, mais plus tard, quand cela nous conviendra; au moment où tout le monde sera bien endormi et n'y pensera plus, on va mettre la loi en application. Je pense que ce ne serait pas une solution appropriée.

S'il faut garder cet article, je préférerais qu'il soit modifié correctement. Je félicite la Chambre de commerce de faire cette première série de suggestions. Je ne pense pas que cela règle tout le problème. Il faudra en discuter. Il me fera plaisir de prendre connaissance d'autres suggestions que pourront nous faire d'autres témoins invités par le Comité.

J'aimerais savoir quelle version des deux mémoires est la version officielle. La version anglaise ou la version française? Dans la version anglaise, au paragraphe 1 a), vous parlez de *charge which exceeds 10%*, alors que dans la version française, vous parlez de 20 p. 100.

M. Langlois: C'est 10 p. 100 effectivement. Il y a une erreur de frappe dans la version française. Ce n'est pas une surcharge pour droit linguistique.

M. Ouellet: Je l'espère. Cela me semblait une prime au bilinguisme un peu élevée!

M. Langlois: C'est 10 p. 100 du coût de tel service. Ayant décidé de présenter le mémoire dans les deux langues, on s'est rendu compte de tout le mérite des fonctionnaires fédéraux et de la Chambre des communes qui doivent préparer les documents dans les deux langues. Ce n'est pas facile.

M. Ouellet: Je remercie le témoin de cette précision.

[Translation]

Although the bill needs a whole series of specific theoretical amendments, some of which would in any event bring our legislation into compliance with certain international conventions, we think Bill C-75 should be passed as quickly as possible. There is no doubt that Section 4 of the bill is causing tremendous concern to a number of groups and individuals involved in transportation. For this reason, my colleagues and I in the Liberal party said, during the second reading debate, that we wanted to see amendments to Section 4.

We think that the government can word the clause in such a way as to give it the right to collect fees for some services. What you suggest in the appendix to your brief is a step in the right direction. I am pleased to see that the *Chambre de commerce* and the Board of Trade have made a concrete proposal to amend Section 4 that is a step in the right direction.

M. Forrestall: Je suis heureux de constater que vous acceptez le principe que nous mettons de l'avant.

Mr. Ouellet: I do not agree with the suggestion of my friend, the parliamentary secretary, that Section 4 should be stood and passed at a later date. It would then be hanging over our heads like a sword of Damocles. I think we would be serving the maritime community very poorly by telling its representatives not to worry, that the clause will not be passed immediately, but it will be passed later when it suits us, sometime when everyone is no longer paying attention to the issue, then we will implement it. I do not think that would be an appropriate solution.

If the clause must be maintained, I would prefer that it be amended properly. I congratulate the *Chambre de commerce* for its initial series of suggestions. I do not think they solve the whole problem. We will have to discuss this further. I would be pleased to hear any other suggestions that our witnesses might have.

I would like to know whether the French version or the English version of their brief is the official version. In paragraph 1(a) you refer to a "charge which exceeds 10%", whereas the French version mentions a figure of 20%.

Mr. Langlois: It should be 10% in both versions. There is a typing error in the French text. This is not a surtax that has been added on to the French version.

Mr. Ouellet: I hope not. It seemed to me that it was a rather high bilingualism bonus!

Mr. Langlois: We are referring to 10% of the cost of such a service. Since deciding to present our brief in both languages, we have realized how much credit should go to federal and House of Commons employees whose job it is to prepare documents in both languages. It is not an easy job.

Mr. Ouellet: I would like to thank the witness for this clarification.

[Texte]

Ma question suivante a trait au paragraphe 3.1(1). Vous ajoutez à ce paragraphe les mots suivants:

... pourvu que ces droits n'affectent pas d'une façon défavorable le maintien d'un système de transport efficace et adéquat tel que défini à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Pouvez-vous élaborer un peu à ce sujet? Que veut dire exactement cette proposition?

M. Langlois: C'est un peu comme ce qui existe dans d'autres lois fédérales, notamment dans la Loi sur les chemins de fer ou encore dans la Loi sur le pilotage, lorsque l'on veut que des frais particuliers imposés à des armateurs ou à un élément de l'industrie maritime soient étudiés par un organisme de réglementation, à la lumière des critères et des normes établies par la Loi nationale sur les transports.

En fait, c'est la définition de ce qu'est l'intérêt public qui doit présider à la décision de savoir si les frais sont justes et raisonnables et ne nuisent pas à la poursuite de l'objectif de la politique nationale des transports tel que défini dans la loi.

M. Ouellet: C'est pour cette raison que vous suggérez qu'il y ait un processus d'appel, afin qu'une personne qui croirait que le gouvernement impose des tarifs ne correspondant pas à cette responsabilité d'un système de transport efficace et adéquat, puisse en appeler à la Cour fédérale lorsqu'il s'agit d'une question de droit, et à un organisme indépendant qui, lui, pourrait être appelé à réviser les tarifs.

M. Langlois: Exactement.

M. Ouellet: Il y aurait donc deux processus d'appel possibles: un pour les questions de droit et un autre pour les questions de coûts.

M. Langlois: Comme tout bon avocat qui plaide une cause, on a mis toutes les chances de notre côté. En somme, le mécanisme que nous préconisons est un mécanisme qui existe actuellement en ce qui a trait à toutes les matières soumises à la juridiction de la Commission canadienne des transports. Une bonne partie de ce texte-là, d'ailleurs, a été tirée de la Loi sur le pilotage, des articles de la loi qui traitent des appels en matière de tarifs de pilotage. La partie portant sur les appels à la Cour fédérale est tirée, elle, de certaines dispositions de la Loi sur les chemins de fer.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Gentlemen, I have no other requests to ask you questions.

• 1720

I would just like to make one final comment in thanking you for your very, very extensive brief. Even though we did not have a chance to go through each paragraph one at a time, it is important that you are here to let us know your feelings, and we will be going through the brief in detail. It is also important that you have added your voice to those who are concerned with clause 4. So I thank the three of you for appearing before us today.

[Traduction]

My next question relates to paragraph 3.1(1). You added the following words to this paragraph:

... provided such charges do not adversely affect the maintenance of an efficient and adequate transportation system as defined in section 3 of the National Transportation Act.

Could you please go into detail on what you mean by this exactly?

Mr. Langlois: This wording is similar to provisions that exist in other federal statutes, such as the Railway Act and the Pilotage Act. The idea is that any specific fees charged to shipbuilders or to a segment of the maritime industry should be studied by a regulatory body to see that they comply with the criteria and the standards laid down in the National Transportation Act.

Decisions on whether fees are fair and reasonable and in keeping with the national transportation policy laid down in the Act are made on the basis of public interest.

Mr. Ouellet: That is why you suggested an appeal process, so that an individual who thinks that the government is imposing fees which are not in keeping with its responsibility to run an efficient and adequate transportation system can appeal points of law to the federal court, and issues regarding costs to an independent agency, which could then review the fees in question.

Mr. Langlois: Precisely.

Mr. Ouellet: There would therefore be two appeal options: One for points of law, and the other for issues regarding costs.

Mr. Langlois: Like any good lawyer presenting his arguments, we did everything we could to see that the outcome would be favourable to us. The procedure we are suggesting already exists with respect to all matters that come under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission. In fact, a substantial portion of the passage in question was taken from the sections of the Pilotage Act that deal with appeals regarding pilotage fees. The passage relating to appeals to the Federal Court is taken from some provisions of the Railway Act.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, Monsieur Ouellet. Il n'y a pas d'autres députés qui ont demandé à vous poser des questions, messieurs.

Pour terminer, j'aimerais vous remercier de votre mémoire très complet. Même si nous n'avons pas pu en examiner chaque paragraphe individuellement, il est important que vous nous ayez fait part de vos opinions, et soyez assuré que votre mémoire sera étudié en détail. Il est également important que vous ayez exprimé vos préoccupations à l'égard de l'article 4. Je vous remercie donc tous trois d'être venus aujourd'hui.

[Text]

Mr. Langlois: May we respond and express our own thanks. As regards the bill, we are glad to see that the House is working. Thank you very much.

The Chairman: Our next witness is McAllister Towing and Salvage Inc., Mr. Donald G. McAllister.

Mr. Donald G. McAllister (President, Eastern Canadian Tug Owners Association): My purpose in appearing before you today is to bring to your attention the need to provide relief from unlimited pollution and other liabilities to which salvors and tug companies presently are exposed in Canada.

This relief can be provided by two minor modifications to Bill C-75.

By way of explanation, I would mention that professional salvage companies maintain specialized equipment, salvage tugs and skilled personnel on standby 24 hours a day, 365 days a year, to respond to ships on fire, in collision or otherwise in distress.

By responding immediately in an emergency situation, the salvor is often in a position to prevent major additional damage to the ship, the cargo and the environment. In the past Canadian salvors have prevented the threat of major spills from the stricken tankers *Kurdistan*, *St. Spiridon*, *Metro Star* and many others.

To illustrate better the role of the salvor, I thought it would be useful to show some slides. My first few slides concern the tanker *Cedar Branch*. An aerial view of the former British American oil dock in Montreal East shows the *Cedar Branch* at the inside berth. You might note the proximity of the oil storage tanks and the local school in the upper righthand corner of the picture.

Following the loading of 3,000 tonnes of gasoline, a fire broke out in the *Cedar Branch*'s engine room. The local tug company, with the only fire boats available, voluntarily fought the blaze and brought it under control.

The stern of the tanker was grounded in shallow water to prevent it from sinking. The *Cedar Branch* was subsequently pumped out, towed to a shipyard and repaired. The gasoline cargo was saved and the threat of a major explosion was avoided.

The next group of slides concerns the tanker *St. Spiridon*. This is the damaged bow of the freighter *Florence* shortly after she collided with the loaded tanker. The collision took place in the St. Lawrence River just east of the mouth of the Saguenay. The damage to the *St. Spiridon* was grave. As she settled by the stern with her 30,000-tonne cargo of bunker C oil, the captain and crew abandoned ship. The nearby tug put a line on the tanker and towed her away from the steep, rocky north shore of the St. Lawrence to a safe beaching site on the south shore.

Two other towing and salvage companies joined in the effort to save the ship and her cargo.

[Translation]

M. Langlois: Nous aussi, nous tenons à vous remercier. Pour ce qui est de la sonnerie, nous sommes heureux de voir que la Chambre travaille. Merci beaucoup.

Le président: Notre témoin suivant est *McAllister Towing and Salvage Inc.*, représenté par M. Donald G. McAllister.

M. Donald G. McAllister (président, Association des propriétaires de remorqueurs de l'Est canadien): Le but de ma visite aujourd'hui est de porter à votre attention le besoin d'alléger la responsabilité civile actuelle des compagnies de sauvetage et de remorquage au Canada par suite de pollution illimitée et d'autres dommages.

Cet allègement de la responsabilité peut tenir à deux modifications mineures du projet de loi C-75.

Pour vous expliquer la situation, je vous ferai remarquer que les compagnies professionnelles de sauvetage, avec leurs équipements spécialisés, leurs remorqueurs et leur personnel compétent, sont en disponibilité 24 heures sur 24, 365 jours par année, afin de venir à la rescousse de navires aux prises avec un incendie, un abordage ou autre cause de détresse.

En intervenant immédiatement en cas d'urgence, la compagnie de sauvetage est souvent en mesure d'éviter que le navire, la cargaison et l'environnement ne subissent d'autres dégâts importants. Dans le passé, les compagnies de sauvetage canadiennes ont permis d'éviter des déversements majeurs, suite aux difficultés éprouvées par les pétroliers *Kurdistan*, *St-Spiridon*, *Metro Star* et bien d'autres.

Pour mieux illustrer le rôle des compagnies de sauvetage, j'ai pensé qu'il serait utile de vous montrer quelques diapositives. Les premières portent sur le pétrolier *Cedar Branch*. Nous avons ici une vue aérienne de l'ancien quai de la *British American* à Montréal-Est, qui montre le *Cedar Branch* au poste d'amarrage intérieur. Vous voyez en haut, à droite de la diapositive, les réservoirs de pétrole à proximité de l'école locale.

Après le chargement de 3,000 tonnes d'essence, un incendie s'est déclaré dans la chambre des machines du *Cedar Branch*. La compagnie locale de remorquage, la seule à être dotée de bateaux-citernes, est intervenue pour maîtriser les flammes.

L'arrière du pétrolier a été échoué en eau peu profonde pour l'empêcher de couler. Le *Cedar Branch* a par la suite été vidangé et remorqué à un chantier naval pour être réparé. La cargaison d'essence a été sauvée et une explosion majeure a été évitée.

La série de diapositives suivante porte sur le pétrolier *St-Spiridon*. Nous voyons ici l'avant endommagé du cargo *Florence*, peu après avoir heurté le pétrolier chargé. L'abordage s'est produit dans le fleuve Saint-Laurent à l'est de l'embouchure du Saguenay. Le *St-Spiridon* a été lourdement endommagé. Quand il s'est immobilisé par l'arrière avec sa cargaison de 30,000 tonnes de fuel lourd de type C, le capitaine et l'équipage ont quitté le navire. Le remorqueur, non loin des lieux, a éloigné le *St-Spiridon* de la côte nord escarpée et rocheuse du Saint-Laurent et l'a tiré jusqu'à la rive sud.

Les deux autres compagnies de remorquage et de sauvetage sont intervenues pour sauver le navire et sa cargaison.

[Texte]

• 1725

They beached the tanker to prevent her from sinking, then placed an oil containment boom around the gaping hole in the tanker's engine room. Then with their portable pumps they transferred the *St. Spiridon's* cargo to smaller tankers. With the *St. Spiridon* once again safely afloat, the tugs of the three companies towed her to a safe berth at Quebec City. As a result of the towing and salvage company's voluntary actions, the *St. Spiridon* was able to sail again another day. Her entire cargo of bunker sea oil was saved, and a major oil spill was avoided.

My last few slides concern the tanker *Kurdistan*. With a cargo of bunker sea oil aboard, she broke in two after entering an ice field in Cabot Strait. The bow section, containing 7,000 tonnes of oil, was picked up and towed away from the sensitive fishing banks of Nova Scotia to a point beyond the continental shelf. There she was sunk by gunfire from one of Her Majesty's frigates. In the meantime, two of Canada's towing and salvage companies undertook the challenge of salvaging the stern section. A flotilla of tugs escorted by three Coast Guard ice-breakers towed the stern section through the ice-choked entrance to Canso Strait. At a safe anchorage, the salvors transferred the cargo to another vessel.

Again, the result of the salvors' voluntary efforts was beneficial to all parties. The ship-owners built a new bow for the salvaged stern section. The 13,000 tonnes of bunker cargo in the stern section was saved, and the threat of a major spill in the fishing grounds of Nova Scotia was avoided.

Unfortunately, virtually unlimited claims may face a salvor when he provides salvage services to a tanker in distress. Since Bill C-75 fails to provide any relief, the salvor is left with three choices. He may attempt to purchase insurance for this risk. Unfortunately, the crisis in liability insurance that recently almost grounded Canada's ski team is also affecting the marine market. It is not possible for salvors to obtain insurance for the level of risks they presently run when providing salvage services to a ship in general and a tanker in particular. His second choice would be to continue to go to the aid of stricken vessels and risk placing his company in bankruptcy. The salvor's third and eventually more probable choice would be to just not respond when the emergency occurs. He would thus be like the doctor who passes an accident victim by the side of the road without stopping due to his fear of being financially ruined by huge claims.

It is my belief that the solution to this problem is urgent and relatively simple. As presently written, Bill C-75 incorporates the 1969 International Convention on the Liabilities for Oil Pollution Damage. Accordingly, it provides that all tankers operating in Canadian waters must obtain a certificate of

[Traduction]

Elles ont échoué le pétrolier pour l'empêcher de couler, puis placé une estacade pour empêcher le pétrole de s'échapper de la chambre des machines endommagée. Ensuite, avec leurs pompes mobiles, elles ont transféré la cargaison du *St. Spiridon* dans des pétroliers plus petits. Une fois le *St. Spiridon* remis en état, les remorqueurs des 3 compagnies l'ont amené à un poste de mouillage sûr à Québec. Grâce à l'intervention volontaire de la compagnie de remorquage et de sauvetage, le *St. Spiridon* a pu reprendre la mer. Toute la cargaison de *fuel* lourd de type C a été sauvée, et un déversement majeur de pétrole a pu être évité.

La dernière série de diapositives porte sur le pétrolier *Kurdistan*. Chargé d'une cargaison de *fuel* lourd de type C, le *Kurdistan* s'est brisé en deux après avoir heurté les glaces dans le détroit de Cabot. La partie avant contenant 7,000 tonnes de pétrole a été récupérée et remorquée loin des sensibles bancs de pêche de la Nouvelle-Écosse, au-delà du Plateau Continental. Là, l'une des frégates de Sa Majesté l'a coulé. Entretemps, deux des compagnies canadiennes de remorquage et de sauvetage se sont mises à la tâche de récupérer la partie arrière du pétrolier. Une flottille de remorqueurs, escortée par 3 brise-glaces de la Garde côtière, a remorqué la poupe du navire entre les glaces de l'entrée du détroit de Canso. Après l'amarrage en lieu sûr, la cargaison a été transférée dans un autre navire.

Une fois de plus, toutes les parties ont bénéficié de l'intervention volontaire des compagnies de sauvetage. Les propriétaires ont construit une nouvelle proue pour la poupe qui avait été sauvée. Les 13,000 tonnes de *fuel* lourd que renfermait la partie arrière du pétrolier ont été sauvées, et la menace d'un déversement majeur de pétrole dans le secteur de pêche de la Nouvelle-Écosse a pu être évitée.

Malheureusement, une compagnie de sauvetage s'expose à des poursuites en dommages presque illimitées lorsqu'elle se porte au secours d'un pétrolier en détresse. Comme le projet de loi C-75 ne prévoit aucun allègement de ce côté-là, la compagnie de sauvetage doit choisir entre 3 options. Elle peut s'assurer pour couvrir les risques. Malheureusement, la crise de l'assurance-responsabilité qui, dernièrement, a presque immobilisé l'équipe de Ski Canada touche également le marché de la navigation. Les compagnies de sauvetage ne peuvent obtenir d'assurance à la mesure des risques qu'elles courent quand elles se portent au secours d'un navire en général et d'un pétrolier en particulier. La deuxième option consiste à continuer à venir en aide aux navires en détresse au risque de se mettre en faillite. La troisième option de la compagnie de sauvetage, et peut-être même la plus probable, serait la non-intervention dans cette éventualité, la compagnie de sauvetage serait comme le médecin qui passe à côté d'une victime d'accident au bord de la route sans s'arrêter, de peur d'être l'objet d'une énorme poursuite qui causerait sa ruine.

Je crois qu'il est urgent de résoudre ce problème, et que la solution est relativement simple. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-75 incorpore la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En conséquence, le projet de

[Text]

financial responsibility from the Canadian government. Under the legislation, each owner will be responsible for oil pollution damage resulting from a spill from his tanker, and a series of funds of approximately \$160 million will be available to meet the tanker owner's responsibilities.

I draw to your attention that proposed section 754 of Bill C-75 provides an exemption from pollution liability for certain persons:

A servant or agent of the owner of a Convention ship is not liable for the matters referred to in subsection 750(1).

Thus, to solve our problem we strongly recommend that salvors be included along with servants of the ship, and thus be excluded from pollution liability, as is done in Britain, the Netherlands, and a number of other countries. A revised section 754 would thus read:

No servant or agent of the owner of a Convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters referred to in sub-section 750(1).

• 1730

The need for this revision is supported by a telex I received from the Shipping Federation of Canada, which represents the great majority of foreign-registered tankers entering Canadian waters. It reads in part:

I am pleased to confirm that the Shipping Federation of Canada is in favour of the inclusion of salvors along with others already listed, as persons not liable for damage due to oil spilled from a tanker.

Such an exemption has been granted to salvors in countries which have acceded to the Civil Liability Convention of 1969, for instance, in the U.K. under... the Merchant Shipping... Act of 1971...

Such exemption would undoubtedly encourage salvors to act promptly to protect our environment in the case of a tanker in distress... and requiring salvage assistance. This exemption from liability for salvors has the support of the International Group of P and I Underwriters, the insurers of Convention ships. Because of the exemption these underwriters are thereby assuming the liability of the salvors for pollution from oil spilled from the ship to which the salvage services are rendered

A second telex from Sofati/Soconav reads as follows:

[Translation]

loi prévoit que tous les pétroliers naviguant dans les eaux canadiennes doivent être munis d'un certificat de responsabilité financière délivré par le gouvernement canadien. Aux termes de la loi, donc, chaque propriétaire sera tenu responsable des dommages dus à la pollution résultant d'un déversement d'hydrocarbures de son pétrolier, et des fonds de l'ordre de 160 millions de dollars, environ, couvriront les responsabilités du propriétaire.

J'attire votre attention sur l'article 754 du projet de loi C-75 qui prévoit une exemption de responsabilité pour certaines personnes:

La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la convention n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).

Pour résoudre notre problème, donc, nous recommandons fermement que les compagnies de sauvetage soient ajoutées aux préposés et mandataires du navire et par conséquent exemptées de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution, comme c'est le cas en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et dans un certain nombre d'autres pays. Voici comment se lirait l'article 754 révisé:

La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, ou de quiconque effectue des opérations de sauvetage avec l'assentiment du propriétaire, n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).

La Fédération maritime du Canada qui représente la vaste majorité des pétroliers étrangers, naviguant dans les eaux canadiennes, appuie cette révision comme en témoigne le télex qu'elle m'a fait parvenir. En voici un extrait:

Je suis heureux de confirmer que la Fédération maritime du Canada est favorable à l'inclusion des compagnies de sauvetage dans la liste déjà prévue des personnes exemptées de la responsabilité pour les dommages dus à des déversements d'hydrocarbures provenant d'un pétrolier.

Cette exemption a été accordée à des compagnies de sauvetage de pays signataires de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, notamment au Royaume-Uni, en application de... la Loi de 1971 sur la marine marchande...

Cette exemption encouragerait certainement les compagnies de sauvetage à intervenir promptement auprès d'un pétrolier en détresse... qui a besoin d'aide, afin de protéger notre environnement. Cette exemption visant les compagnies de sauvetage a l'appui du groupe international de *P and I Underwriters*, les assureurs des navires soumis à l'application de la Convention. Grâce à cette exemption, ces assureurs assument la responsabilité des compagnies de sauvetage pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant du navire auprès duquel est intervenue la compagnie de sauvetage.

Voici un extrait d'un second télex provenant de Sofati/Soconav:

[Texte]

This is Sofati/Soconav, the owner of the largest fleet of tankers in Canada.

We fully support your attempt to modify Bill C-75 so as to relieve salvage companies from unlimited pollution liabilities while providing salvage services to tankers in distress.

We believe that Canadian salvage companies are the major instrument by which the owner of a stricken tanker may be able to avoid or at least minimize the effects of a major oil spill. We believe further that, if salvage companies are to remain exposed to unlimited liabilities whenever they come to the assistance of a vessel, it is only a matter of time before they will be unable or unwilling to respond at all. It is of the utmost importance to both vessel owners and the environment that salvors be given legislative relief from the spector of unlimited liability when providing salvage services.

Gentlemen, the above minor revision will solve the towing and salvage industry's problems when providing salvage services to a tanker. But what about the possible claims a salvor faces when assisting ships other than tankers? For example, the pollution caused by the 1,000 tonnes of fuel oil many bulk carriers and container ships carry for their main engines can cause millions of dollars of damage if spilled. In addition, other parties might suffer damage as a result of the fault of the salvor, resulting in a number of crippling claims.

The international marine community has addressed this problem by means of the 1976 International Convention on the Limitation of Liability, which comes into force on December 1 of this year. For its own reasons, our government has not included this convention in Bill C-75. Thus the 1957 Convention on the Limitation of Liability previously incorporated into the Canada Shipping Act will remain the governing law. For most situations, the 1957 convention provides no protection to a company providing salvage services. This lack was corrected in the 1976 convention.

The Canadian Maritime Law Association, in their brief to the Minister of Transport on this subject, stated:

This sub-Committee recommends that, even if nothing else is adopted from the 1976 Convention, the provisions extending the right of a salvor to limit his liability, should be incorporated into the Canada Shipping Act in the terms set out in the 1976 Convention.

[Traduction]

Il s'agit du propriétaire de la plus importante flotte de pétroliers au Canada:

Nous appuyons sans réserves vos efforts visant à modifier le projet de loi C-75 afin que les compagnies de sauvetage soient exemptées de responsabilités illimitées pour des dommages dus à la pollution dans le cadre d'opérations de sauvetage menées auprès de pétroliers en détresse.

Nous estimons que les compagnies de sauvetage canadiennes constituent le principal moyen permettant au propriétaire d'un pétrolier endommagé d'éviter ou, à tout le moins, de réduire les effets d'un déversement majeur d'hydrocarbures. Nous estimons en outre que si les compagnies de sauvetage demeurent exposées à des responsabilités illimitées lorsqu'elles se portent au secours d'un navire, ce ne sera qu'une question de temps avant qu'elles ne puissent plus ou ne veuillent plus intervenir en cas de besoin. Il est primordial, tant pour les propriétaires de navires que pour l'environnement, que les compagnies de sauvetage soient exemptées par la loi de l'éventualité de responsabilités illimitées dans l'exécution de leurs opérations.

Messieurs, la révision mineure que nous vous avons proposée résoudra les problèmes des compagnies de remorquage et de sauvetage lorsqu'elles se portent au secours d'un pétrolier. Mais qu'en est-il des poursuites éventuelles auxquelles s'expose une compagnie de sauvetage lorsqu'elle vient à la rescousse de navires autres que des pétroliers? Par exemple, le déversement des 1,000 tonnes de carburant, dont ont besoin de nombreux transporteurs en vrac et conteneurs pour leurs machines principales, peut entraîner des millions de dollars de dommages dus à la pollution. De plus, d'autres intérêts pourraient subir des dommages suite à l'intervention de la compagnie de sauvetage, situation qui pourrait donner lieu à des poursuites qui ruineraient la compagnie.

La communauté maritime internationale s'est attaquée au problème en promulguant la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité qui doit entrer en vigueur le 1^{er} décembre de cette année. Pour des motifs bien à lui, notre gouvernement n'a pas inclus cette Convention dans le projet de loi C-75. En conséquence, la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité déjà incorporée à la Loi sur la marine marchande du Canada continuera à s'appliquer. La Convention de 1957 ne prévoit généralement aucune protection pour une compagnie de sauvetage. Cette lacune a été rectifiée dans la Convention de 1976.

Dans le mémoire qu'elle a présenté au ministre des Transports sur ce sujet, l'Association canadienne de droit maritime a déclaré ce qui suit:

Le Sous-comité recommande qu'à tout le moins, les dispositions de la Convention de 1976 étendant le droit d'une compagnie de sauvetage à une limite de sa responsabilité soient incorporées à la Loi sur la marine marchande du Canada, dans les termes énoncés dans la Convention de 1976.

[Text]

• 1735

To accomplish this, a new clause would have to be added to the Canada Shipping Act. This is my own personal suggestion. It probably has to be gone over by lawyers. It reads as follows:

A person providing salvage services to a ship in distress will have the right to limit his liability, except in the case of wilful misconduct, on the basis of tonnage of 13,000 tonnes.

Under these terms, a person providing salvage services would be liable for an amount not exceeding approximately \$1,300,000. Although this is a large amount of money for most tug companies, it would be insurable for the good operators.

Gentlemen, I firmly believe that, unless these revisions to Bill C-75 are made, the relevantly small companies that provide salvage services in Canada will eventually fail to respond to emergencies and ship owners, cargo owners, and, more important, the environment, will lose their number one means of avoiding major damage when a ship has a fire or collision or breaks in half. Thank you for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. McAllister. I was a little lenient in terms of the time because you are the only representation we are hearing from that relates to this particular issue. I wanted to hear the full brief. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le Président.* I want to thank you Mr. McAllister for your excellent presentation. It is the first time, as a member of the committee, that I am being made aware of this situation.

If there are no changes made to the bill, as it is now, do you see major problems for your industry?

Mr. McAllister: I will repeat what I said in the brief. It will mean that the salvage companies—when I use the words salvage companies, I mean anybody who owns a tug or a vessel that can aid another vessel—will have a real problem to decide whether or not to go to the aid of that vessel. If there are lives involved he will probably do it. However, if it is only equipment or assets or the threat of pollution, he runs the risk of unlimited claims against his company. It might be a 50-year-old company but it can disappear that night by the mistake of an employee.

Unlimited liability—there is no insurance that will cover that. So any time he responds to a ship in trouble he puts the future of his company on the line and the livelihood of all his employees. I do not think the salvage industry will survive the first time a salvage or a tug company is put out of business. A lot of people are not fully aware of the situation. But the first time one is put out of business, I think the rest will withdraw. In other parts of the world there are tug companies that have an order from their superiors not to respond to a ship that is in

[Translation]

A cette fin, il faudrait ajouter un nouvel article à la Loi sur la marine marchande du Canada. L'article que je vous propose est de mon cru; il faudra probablement qu'il soit revu par des avocats. Il se lit comme suit:

Une compagnie de sauvetage se portant au secours d'un navire en détresse aura le droit, sauf dans le cas d'erreur délibérée, de limiter sa responsabilité sur la base d'un tonnage de 13,000 tonnes.

Dans ces conditions, la responsabilité d'une compagnie de sauvetage n'excéderait pas plus de 1,300,000\$ environ. Bien que ce montant soit considérable pour la plupart des compagnies de remorquage, les bons exploitants pourraient toujours réussir à s'assurer.

Messieurs, je crois fermement que faute d'apporter ces modifications au projet de loi C-75, le nombre relativement restreint de compagnies de sauvetage au Canada refusera, à la longue, d'intervenir en cas d'urgence, et les propriétaires de navires, les propriétaires de cargos et, plus important encore, l'environnement, se verront privés du meilleur moyen permettant d'éviter des dommages majeurs en cas d'incendie, d'abordage ou de rupture en deux d'un navire. Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur McAllister. Je vous ai accordé un peu plus de temps qu'à l'accoutumée, parce que vous êtes le seul témoin que nous entendrons sur cette question. Je tenais à entendre votre mémoire au complet. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.* Je voudrais vous remercier monsieur McAllister de votre excellent mémoire. C'est la première fois, en tant que membre du Comité, qu'on m'expose cette situation.

Pensez-vous que votre industrie éprouvera de grandes difficultés si aucun changement n'est apporté au projet de loi?

M. McAllister: Je répéterai ce que j'ai dit dans mon mémoire. Cela voudra dire que les compagnies de sauvetage—et j'entends par là tout propriétaire d'un remorqueur ou d'un vaisseau pouvant venir en aide à un autre—auront énormément de difficulté à se décider à venir au secours d'un navire en détresse. S'il y a des vies en jeu, la question ne se posera probablement pas. Cependant, s'il est uniquement question d'équipement, ou de biens, ou de risques de pollution, la compagnie s'expose à des responsabilités illimitées. La compagnie peut être établie depuis 50 ans, mais elle pourrait disparaître du jour au lendemain à cause de l'erreur d'un employé.

Aucune assurance ne couvrira une responsabilité illimitée. Donc, chaque fois qu'une compagnie se portera au secours d'un navire en détresse, elle mettra son existence en jeu et le gagne-pain de tous ses employés. La première fois qu'une compagnie de sauvetage ou de remorquage sera obligée de fermer ses portes, je pense que ce sera la fin de l'industrie. Bon nombre de gens ne sont pas tout à fait conscients de la situation. Mais la première fois qu'une compagnie sera obligée de fermer ses portes, les autres suivront. Dans d'autres régions

[Texte]

trouble. Let them take care of themselves because the risks are too great.

Mr. Robichaud: So whenever there is a ship in distress, in a case like that, they are on their own, except if the Coast Guard is around.

Mr. McAllister: I think I can say that the Coast Guard is not geared up to provide this kind of assistance. They do not have the equipment or the personnel or the skills to provide what the private salvage companies presently provide in Canada. They could get it but it would be at an extremely large cost to the Canadian taxpayer. I do not like to say it, but I think eventually it could become as efficient as the Post Office maybe.

Mr. Robichaud: And then we would be right back in user fees again.

Liability insurance, are you being subjected to the same changes that the rest of the people are, the rest of the industry, in relation to the premiums for liability?

Mr. McAllister: No, not to the same extent. Marine insurance is very experience oriented in the sense that if you have a couple of losses, you find it hard to buy insurance except at very high levels.

• 1740

There is really only one group—it happens to be in London—that provides insurance for salvage companies. We are down to one group. Nobody in Canada will touch it. I am quite convinced that if we had a major claim they had to respond to, that would be the end of that source of coverage for us. We have one shot and that is it.

I am sure there are other tug companies that are just not covered. Possibly they do not realize it—the full extent of what their coverage is and is not. How well they have read their fine print, I do not know. But I am quite convinced that the first time in Canada that some tug or salvage company is hit with claims that are quite large, there will be no market that we can go to to buy the coverage.

Mr. Robichaud: In the case of the *Kurdistan*, the vessel that broke in two, how much insurance would you make sure you are covered with before you go into a situation like that?

Mr. McAllister: To be conservative and to make sure you cover all your bets, \$100 million. We could not afford that at the time. We bought \$10 million over and above the \$10 million that we already had. So we were covered to the tune of about \$20 million on that job. But that was a number of years ago, when it was more easily obtainable.

Mr. Robichaud: You were \$80 million short, then, if anything were to have happened.

Mr. McAllister: Well, not if anything happened; but if the worst happened, we would have been, yes.

[Traduction]

du monde, des compagnies de remorquage ont reçu l'ordre de leurs supérieurs de ne pas se porter au secours d'un navire en difficultés. Qu'il se débrouille tout seul; les risques sont trop élevés.

M. Robichaud: Donc, chaque fois qu'un navire est en difficultés, il ne peut espérer d'aide, sauf si la Garde côtière n'est pas loin.

M. McAllister: Je ne crois pas me tromper si je dis que la Garde côtière n'est pas équipée pour ce genre de chose. Elle n'a ni l'équipement, ni le personnel, ni le savoir-faire pour faire ce que les compagnies de sauvetage privées font actuellement au Canada. Elle pourrait se doter de ce qu'il faut, mais ce serait extrêmement cher pour le contribuable canadien. Je n'aime pas le dire, mais je pense que le service pourrait devenir aussi efficace que celui de la Société canadienne des Postes.

M. Robichaud: Cela nous ramènerait à un régime de frais d'utilisation.

Au sujet de l'assurance responsabilité, êtes-vous assujettis aux mêmes changements que les autres, dans le reste de l'industrie, en ce qui concerne les primes?

M. McAllister: Non, pas de la même façon. L'assurance maritime est largement axée sur les antécédents, en ce sens que si vous subissez quelques pertes, il devient très difficile d'acheter de l'assurance, sauf au prix fort.

Il y a vraiment un seul groupe—établi à Londres—qui offre de l'assurance aux compagnies de sauvetage. Un seul groupe. Personne au Canada ne veut nous assurer. Je suis convaincu que, dès que l'assureur devra régler une réclamation importante, nous n'aurons plus d'autre source d'assurance. Nous avons donc une seule chance.

Je suis sûr qu'il y a d'autres compagnies de remorquage qui ne sont tout simplement pas assurées. Elles ne se rendent peut-être pas compte dans quelle mesure elles sont assurées ou pas. Je ne sais pas si elles ont bien lu les clauses de leur police d'assurance écrites en petits caractères. Mais je suis convaincu que, dès qu'une compagnie de remorquage ou de sauvetage au Canada sera aux prises avec une réclamation assez substantielle, il n'y aura plus moyen de s'assurer.

M. Robichaud: Dans le cas du *Kurdistan*, le pétrolier qui s'est brisé en deux, quel montant d'assurance voudriez-vous être sûr d'avoir avant de vous lancer à sa rescousse?

M. McAllister: Sans exagérer, et pour être sûr d'être bien couvert, je dirais 100 millions de dollars. Cela n'est pas à notre portée en ce moment. Nous avons acheté pour 10 millions de dollars d'assurance en plus de la police de 10 millions de dollars que nous avions déjà. Nous étions donc assurés pour environ 20 millions de dollars. Mais cela remonte déjà à un certain nombre d'années, alors qu'il était plus facile de s'assurer.

M. Robichaud: Vous étiez donc à court de 80 millions de dollars, si jamais quelque chose se produisait.

M. McAllister: Pas dans tous les cas; mais dans le pire des cas, oui.

[Text]

Mr. Robichaud: If the bill stays as it is now, would you go on a case like that again?

Mr. McAllister: I will be perfectly honest. I would, because I have been in the business all my life and it is the only business I know. We have been fortunate. But I am quite sure, by the same token, that some day we are not going to be successful; and unless the bill is modified, that day will be the end of the salvage business in Canada and ships will be on their own from there on.

Mr. Forrestall: The points you have made are very, very valid. I think I can reassure you that at least in large measure the difficulties that are facing your industry are now being addressed within the department. Hopefully you will be a little more at rest when we move to clause-by-clause consideration within a week or two.

Thank you for coming, and thank you for bringing to the attention of the committee the slides that you did.

The Chairman: Thank you, Mr. McAllister. We appreciate your appearing before the committee.

Our next witness is the Canadian Merchant Service Guild. You may wish to deal with those matters that the committee has not spent a lot of time on. Obviously we have been talking a lot about clause 4, the cost-recovery . . . Perhaps make note of your concern with that, but go into more detail on the other two aspects you have laid out in your brief.

Ms Deana Silverstone (Canadian Merchant Service Guild): I represent the Canadian Merchant Service Guild. I have here with me Captain Maurice Sjoquist, the National Executive Secretary-Treasurer of the guild; and Captain Michel Pouliot, President of the Canadian Marine Pilots Association, which is an affiliate association of the guild. We have one more person, but he is not here right now. His name is Robert Cook. He is National President of the guild.

• 1745

First of all, we would like to say that the guild strongly supports Bill C-75 as a piece of legislation which will enhance the safety of life at sea and protection of the marine environment.

However, it disagrees strongly with three provisions of the bill. First of all, it disagrees with clause 70, vessel traffic services, VTS, for three reasons: first of all, clause 70 as drafted obscures the traditional interface between master and crew.

Normally, the captain is in control of the vessel at all times and we believe that this was the intention of the framers of these provisions. There was no intention to change this, but the way the clause is drafted now, this is not at all clear and the matter is left to doubt. We believe there should be no doubt in this issue.

[Translation]

M. Robichaud: Si le projet de loi demeure inchangé, osez-vous intervenir dans un cas pareil?

M. McAllister: Je vous répondrai très honnêtement. Oui, j'interviendrai, parce que j'ai travaillé toute ma vie dans ce domaine, et c'est tout ce que je connais. Nous avons été chanceux jusqu'à présent. Mais je suis sûr qu'un de ces jours, nous ne serons pas aussi chanceux, et si le projet de loi n'est pas modifié, ce jour là marquera la fin de l'industrie du sauvetage au Canada, et les navires devront se débrouiller tout seul.

M. Forrestall: Vos arguments sont très valables. J'espère pouvoir vous rassurer en vous disant que, dans une large mesure au moins, les difficultés qu'éprouvent votre industrie sont en train d'être examinées au ministère. J'espère que vos inquiétudes seront apaisées lorsque nous procéderons d'ici une semaine ou deux à l'examen article par article du projet de loi.

Merci d'être venu, et merci pour les diapositives que vous nous avez montrées.

Le président: Merci monsieur McAllister. Nous vous remercions d'être venus nous rencontrer.

Notre prochain témoin est la Guilde de la marine marchande du Canada. Vous voudrez peut-être aborder les questions sur lesquelles le Comité ne s'est pas attardé. Nous avons évidemment passé beaucoup de temps sur l'article 4, le régime de recouvrement des coûts . . . Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous en pensez, mais je vous inviterais à vous attarder davantage sur les deux autres aspects que vous avez présentés dans votre mémoire.

Mme Deana Silverstone (Guilde de la marine marchande du Canada): Je représente la Guilde de la marine marchande du Canada. J'ai à mes côtés le capitaine Maurice Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national de la Guilde; et le capitaine Michel Pouliot, président de l'Association canadienne des pilotes de navire de la marine marchande, association affiliée à la Guilde. Il y a un autre membre de notre délégation qui n'est pas présent pour le moment, M. Robert Cook, président national de la Guilde.

Tout d'abord, nous tenons à dire que la Guilde appuie fortement le projet de loi C-75 et pense que ce texte législatif améliorera considérablement la sécurité de la vie en mer et la protection de l'environnement marin.

Cependant, elle est foncièrement opposée à trois dispositions du projet de loi. Elle ne peut pas accepter l'article 70, les services de trafic maritime, STM, pour trois raisons: premièrement, dans sa version actuelle, cet article obscurcit le rapport traditionnel entre le capitaine et l'équipage.

Normalement, c'est toujours le capitaine qui commande le vaisseau, et nous pensions que c'était l'intention des rédacteurs du projet de loi de respecter cette coutume. Mais d'après le libellé actuel de l'article, cela n'est pas du tout clair, des doutes sont possibles. Nous sommes d'avis que la question ne doit pas se prêter à la moindre ambiguïté.

[Texte]

We have to know exactly who is in control of the ship at any given time from both a safety and liability perspective. Because of this, we have drafted amendments which you will see in part III of the brief. Specifically, we put in an objects clause.

We also believe the \$50,000 fine is too high. There was no consultation on this amount. There was consultation on the matter of the fine but in fact during our last consultation with the Coast Guard, we were told that when it appeared in the bill, the fine would be along the lines of what we had suggested.

We had suggested along the lines of the present section 637 of the Canada Shipping Act, which calls for fines of \$200, so you can imagine how surprised we were when we found a fine of \$50,000 in the bill.

Now, we believe this amount of \$50,000 is too high vis-à-vis the offence, because in many cases this will be a technical violation. By that, we mean there will not be any damage; there will not be any death; there will not be any injury to people.

If it is otherwise and if there is misconduct involved of the mariner, of the seaman, there are disciplinary provisions which are very, very strict in both the Pilotage Act and the Canada Shipping Act.

The end effect of these provisions could be that the mariner, the master pilot or the seaman has his certificate cancelled or suspended. If on top of that there was a \$50,000 fine, we just think that is too harsh.

Added to this harshness is the fact that in the defence provided in the bill, there is a standard of care which is much higher than the ordinary rules of good seamanship. The master or the pilot or the person in charge of the deck watch has to show that he believed that non-compliance with a marine traffic directive actually imperilled a person, the ship or another ship.

Now, this fact of *prima facie* non-compliance combined with this higher standard of care in the defence amounts to what we consider as reverse onus of proof. We question this reverse onus under the provisions of the Canadian Charter of Human Rights and Freedoms.

Taking all these parts of the offence together—that is, the stricter defence, the reverse onus and the \$50,000 penalties—in summary, we consider it very harsh punishment and really too great to fit the crime.

Now, our second area that we are concerned with is cost recovery and clause 4, and you have already heard arguments, so we are not going to go into this in detail. All we want to say is that we do support the industry, the marine community, very strongly on this point. We are against clause 4. In the end, our concern is loss of jobs, because that is our business and that is what could happen.

[Traduction]

Nous devons savoir exactement qui commande le navire tant du point de vue de la sécurité que de la responsabilité civile. Dans ce but, nous proposons des amendements qui se trouvent dans la partie III de notre mémoire. À ce propos, nous suggérons une clause «d'objets».

Nous estimons que l'amende de 50,000\$ est trop élevée. Il n'y a pas eu de consultation concernant le montant. L'amende elle-même a fait l'objet de consultations, mais lors de notre dernière réunion avec les représentants de la Garde côtière, on nous a assuré que l'amende précisée dans le projet de loi correspondrait à notre proposition.

Nous nous étions inspirés de l'article 637 de l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada qui stipule une amende de 200\$, vous pouvez donc vous imaginer notre surprise quand nous avons vu la somme de 50,000\$.

Ce montant de 50,000\$ nous semble trop élevé par rapport à l'infraction car, dans bien des cas, il s'agira d'une violation technique. Par cela, nous entendons qu'il n'y aura pas de dommage à la propriété, ni mort, ni blessé.

Si la situation se présente autrement et s'il y a eu conduite irrégulière de la part du marin, il existe de très graves mesures disciplinaires dans la Loi sur le pilotage et la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ces dispositions pourraient avoir comme conséquence la suspension ou l'annulation du certificat du marin, du pilote ou du matelot. Si l'on ajoute à cela une amende de 50,000\$, nous estimons que c'est bien trop sévère.

Par ailleurs, il faut noter que la défense prévue par le projet de loi est plus rigoureuse que le niveau normal de précaution qu'un marin doit respecter conformément aux règles de bon matelotage. Le capitaine ou le pilote ou l'officier de quart qui ne respecte pas une directive de trafic maritime doivent prouver qu'ils croyaient que cet ordre mettait en danger une personne, leur propre navire ou un autre navire.

Or, cette présomption légale ajoutée aux critères plus rigoureux en matière de règle de matelotage pour la défense constitue ce que nous estimons être un fardeau de la preuve inverse. Nous contestons cette façon de procéder en vertu des dispositions de la Charte canadienne des droits et libertés.

Si l'on tient compte de tous les aspects de ce nouveau régime, c'est-à-dire la défense plus rigoureuse, le fardeau de la preuve inverse et l'amende de 50,000\$, la sanction nous paraît extrêmement sévère et ne correspond pas à la gravité de l'infraction.

L'autre domaine qui nous inquiète est le remboursement des frais et l'article 4. Vous avez déjà entendu des arguments, nous n'allons donc pas traiter cette question en détail. Nous appuyons très fortement le point de vue de l'industrie, les transporteurs maritimes, à ce sujet. Nous sommes contre l'article 4. En fin de compte, c'est la perte d'emplois qui nous inquiète car cette activité nous fait vivre et une telle conséquence est bien possible.

[Text]

• 1750

[Translation]

Our third area of concern relates to mobile offshore drilling units. In clause 10 there is an exemption for MODUs when they are on location and drilling. That is the summary; it is not that easy to actually say that is what the provision says, because we do not really know if on location and performing the activities found in the bill really means on location and drilling. So that is a summary of that provision. The effect of this provision is to exempt MODUs from the Canada Shipping Act and any regulations made under the Canada Shipping Act and to presumably put them under the jurisdiction of COGLA.

First of all, we were not consulted at all on this amendment, and this is an amendment that could very much affect a group of our members who work on the offshore. Not only were we not consulted, but we were led to believe through a public forum, the Marine Safety Advisory Council, which is an organization within the Department of Transport, that the Canada Shipping Act would govern this area and the draft regulations that were developed under it would apply.

Now, the guild assisted in developing these regulations, and these regulations were drafted with all parties concerned involved—that is to say COGLA, the Coast Guard, Employment and Immigration Canada, plus the mining industry. They represent a compromise, and they came about after a long series of negotiations. They provide for an offshore installation manager, who will be in charge of the rig; he will be trained in both marine and mining matters. The guild itself would have preferred that the person in charge of the rig would have been the master, as the system is in Norway, but we are satisfied with the regulations as they are now because basically they represent some degree of certainty for our members. Now everything is up in the air again; it is all uncertain. We do not know where we stand; we do not know where those regulations are going. This state of ambiguity is really unacceptable to us.

As far as ambiguity goes, the different status given the rig when it is on location, when it is in transit, when it is off Canada lands and when it is on Canada lands is also very confusing. This is in an area where there are already a great amount of overlapping jurisdictions, grey areas of jurisdictions, federal-provincial, international, national, and interdepartmental. This specific problem, the ambiguity in this area, was one of the concerns addressed by the *Ocean Ranger* report. It is in fact one of the causes of the *Ocean Ranger* disaster.

In short, we believe that a MODU should be considered a ship at all times just for that very reason—to eliminate the ambiguity, to have one system at least until a comprehensive piece of legislation is passed of the type that is mentioned in the *Ocean Ranger* report. Basically, those are our submissions.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the witnesses for coming to the committee and giving us some information on this very important piece of legislation. We

Notre troisième préoccupation est liée aux unités mobiles de forage en mer. L'article 10 prévoit une exception pour les unités mobiles de forage en mer situées sur un emplacement de forage. C'est ainsi que nous résumons cette disposition, car on ne peut pas dire avec certitude que c'est ce qu'elle prévoit parce que nous ne savons pas au juste si situées sur un emplacement de forage et utilisées dans le cadre des activités prévues dans cette disposition, signifie exactement cela. Voilà donc ce que dit la disposition. Ainsi, les unités mobiles de forage en mer ne relèveraient pas de la Loi sur la marine marchande du Canada ni des règlements adoptés en vertu de cette loi, mais plutôt de l'APGTC.

Tout d'abord, nous n'avons pas été consultés au sujet de cet amendement qui pourrait avoir de sérieuses répercussions sur nos membres qui travaillent au large des côtes. De plus, un organisme public, le Conseil consultatif sur la sécurité maritime, qui relève du ministère des Transports, nous a laissé entendre que la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliquerait dans ce domaine et que le projet de règlement élaboré en vertu de la loi s'y appliquerait aussi.

Or, la Guilde a participé à la rédaction de ces règlements avec toutes les parties concernées, c'est-à-dire, l'APGTC, la Garde côtière, Emploi et Immigration Canada et l'industrie minière. Les règlements représentent un compromis conclu après une longue série de négociations. Ils prévoient qu'une personne sera responsable de l'installation en mer, et elle sera spécialisée dans les questions marines et dans le forage. La Guilde aurait préféré le système norvégien, où c'est le capitaine qui est responsable de l'unité mobile, mais nous sommes satisfaits de la version actuelle des règlements dans la mesure où ils permettent un degré de certitude pour nos membres. Mais maintenant, tout est remis en question et tout est devenu incertain. Nous ne savons pas où nous en sommes, nous ne savons pas quelle sera l'orientation des règlements. Cette ambiguïté nous est tout à fait inacceptable.

Encore un exemple d'ambiguïté, le statut différent de l'unité mobile quand elle est située sur un emplacement de forage, quand elle est en transit, quand elle est sur le territoire canadien ou ailleurs, crée aussi beaucoup de confusion. C'est déjà un domaine où il existe beaucoup de chevauchement de juridiction, des ombres grises sur le plan fédéral-provincial, aussi bien que sur le plan international, national et interministériel. L'ambiguïté qui règne à ce sujet a fait l'objet précis de commentaires dans le rapport sur l'*Ocean Ranger*. Mais on la mentionne comme l'un des facteurs contribuant à ce désastre.

En somme, nous estimons qu'une UMFM devrait toujours être assimilée à un navire, simplement pour éviter toute ambiguïté et pour que soit en place un seul régime, du moins jusqu'à l'adoption d'une loi globale comme on la propose dans le rapport sur l'*Ocean Ranger*. Voilà qui résume notre position.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, Monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins d'être venus présenter à notre Comité leur point de vue sur ce projet de loi très important. Nous avons discuté assez longuement de la disposition 4 et vous avez

[Texte]

have talked quite extensively about clause 4 and you said that you disagree totally with that clause the way it was put.

• 1755

Ms Silverstone: That is right.

Mr. Robichaud: I think a lot of people agree with you, and I agree with you too.

Coming to page 1, where you say that went from \$200 to \$50,000, what would be a reasonable amount if you were to set it or to reckon . . .

Ms Silverstone: We feel a reasonable amount would be \$2,000, which is the normal amount for an offence under the act. Where no other specific amount is provided for in the Canada Shipping Act, the amount of the penalty will be \$2,000. That is for every offence. It is very exceptional that you find a specific offence that is for \$50,000 or \$100,000, and if you look it is mainly with respect to oil pollution and matters like that.

Also, this is specifically aimed at the mariner. I have to say that it is also aimed at the ship, but it is aimed at the mariner. Our point is that there are already provisions in the act for disciplinary proceedings. If the mariner is at fault and there is misconduct, then he is going to be very severely punished. So why should he get a fine of \$50,000 in addition to that?

Mr. Robichaud: Would you qualify "mariner" for me, please?

Ms Silverstone: We qualify him as the master, the seaman or a pilot.

Mr. Robichaud: Thank you. So in the case we had of the ship that rammed the bridge on the St. Lawrence a while back that person would have the responsibility of guiding the ship through that gate or whatever and he would be responsible for the ship?

Ms Silverstone: Are you talking about the pilot?

Mr. Robichaud: Yes.

Ms Silverstone: Yes.

Mr. Robichaud: So in that case if it was his mistake he would be liable for \$50,000?

Ms Silverstone: That is right.

Mr. Robichaud: But you say that there are provisions . . .

Ms Silverstone: In addition to that, he might be subject to disciplinary proceedings under the Pilotage Act where his certificate can be suspended or even cancelled, and that really is sufficient punishment because you are taking away his livelihood.

We think that if you want to have a fine here for a technical violation then put it on the ship. Let the ship have a \$50,000 fine and have a separate fine for the master, pilot and person in charge of the deck watch, because those are the three people mentioned in the bill.

[Traduction]

manifesté votre opposition catégorique au libellé de cette disposition.

Mme Silverstone: C'est exact.

M. Robichaud: Je suis d'accord avec vous, et je crois que je ne suis pas le seul.

A la page 1, vous dites que le montant en question est passé de 200\$ à 50,000\$ et j'aimerais savoir ce qui, selon vous, serait un montant raisonnable . . .

Mme Silverstone: Nous croyons que 2,000\$ serait raisonnable, car c'est la pénalité imposée normalement pour les délits aux termes de la loi. Dans les cas où la Loi sur la marine marchande du Canada ne stipule aucune autre pénalité, celle-ci serait de 2,000\$, quel que soit le délit. Il est très rare qu'un délit fasse l'objet d'une amende de 50,000\$ ou de 100,000\$, ces amendes étant applicables principalement à la pollution par les hydrocarbures et aux infractions semblables.

En outre, cette amende vise expressément le marin. En fait, je dois admettre qu'elle vise aussi le navire. Cependant, nous croyons que la loi prévoit déjà des mesures disciplinaires qui punissent très sévèrement les marins coupables d'une infraction ou de mauvaise conduite. Pourquoi donc ajouter à cela une amende de 50,000\$?

M. Robichaud: Pourriez-vous définir «marin», s'il vous plaît.

Mme Silverstone: À notre sens, marin comprend un capitaine, un marin ou un pilote.

M. Robichaud: Merci. Est-ce que cela veut dire que, dans le cas du navire qui a heurté un pont dans la voie maritime du Saint-Laurent il y a quelque temps, c'est la personne qui était chargée de piloter le navire dans l'écluse qui serait tenue responsable de l'incident?

Mme Silverstone: Vous voulez dire le pilote?

M. Robichaud: Oui.

Mme Silverstone: Oui.

M. Robichaud: Donc, si l'accident est attribuable à une erreur du pilote, c'est lui qui devra payer l'amende de 50,000\$?

Mme Silverstone: C'est exact.

M. Robichaud: Mais vous avez dit qu'il existait des dispositions . . .

Mme Silverstone: En plus d'avoir à payer l'amende, le pilote pourrait faire l'objet de mesures disciplinaires aux termes de la Loi sur le pilotage, mesures qui peuvent comprendre la suspension ou l'annulation de son certificat, ce qui me semble être une punition suffisante du fait qu'elle lui enlève son gagne-pain.

Selon nous, s'il faut imposer une pénalité par suite d'une violation attribuable à des facteurs techniques, la pénalité devrait viser le navire. Qu'on impose une amende de 50,000\$ à l'égard du navire, de même que des amendes distinctes pour le

[Text]

Mr. Robichaud: How would the ship owners feel if you were to do it like that?

Ms Silverstone: They already are subject to the \$50,000 fine.

Mr. Robichaud: So you would not be adding anything then?

Ms Silverstone: No.

Mr. Robichaud: You say you have made some proposals for amendments at the end of your presentation.

In relation to the MODUs, the mobile operating drilling units, you say that in short they should be considered as a vessel or a ship.

Ms Silverstone: A ship at all times, whether they are on location or in transit. But our main point here—and I do not think I made it clear—is that MODUs for the purposes of Part II of the Canada Shipping Act—and I left that out; they are the sections that deal with certification of masters and seamen—are exempted from the Canada Shipping Act.

In other words, certification provisions under the Canada Shipping Act will not apply to a MODU when it is on location and in the drilling mode. We think it should apply right from the time it is in transit to the time it is in place because the regulations that are developed take into account all the parties. There has been agreement on those sections, and those include the mining industry, the mariners and all the different government bodies concerned. It is not as if they are just marine related. In fact, we made a lot of compromises in those regulations.

Mr. Robichaud: So there has been consultation and there has been agreement.

Ms Silverstone: Absolutely.

• 1800

Mr. Robichaud: It has not been written in here. Is that what you are saying?

Ms Silverstone: That is right. We understood right until we saw this provision in the bill that the certification provisions would apply to offshore drilling units. Under that assumption we participated in developing the regulations. Those regulations took a long time. I think they took over a year. Is that not right?

Captain R. Sjoquist (Treasurer, Canadian Merchant Service Guild): That is correct.

Mr. Robichaud: But they were not taken into account, then?

[Translation]

capitaine, le pilote et l'officier de quart, parce que ces trois employés sont mentionnés dans le projet de loi.

M. Robichaud: Que penseraient les propriétaires des navires d'une telle disposition?

Mme Silverstone: Ils sont déjà passibles d'une amende de 50,000\$.

M. Robichaud: Et leur fardeau ne serait donc pas plus lourd?

Mme Silverstone: Non.

M. Robichaud: À la fin de votre mémoire, vous avez proposé certains amendements.

En ce qui concerne les unités mobiles de forage en mer, vous croyez qu'elles devraient être considérées comme des navires.

Mme Silverstone: Elles devraient toujours être considérées comme des navires, qu'elles soient sur place en train de forer ou en transit. Je n'ai peut-être pas suffisamment insisté sur l'importance du fait qu'aux fins de la partie II de la Loi sur la marine marchande—qui concerne la délivrance de certificats aux capitaines et aux marins—les unités mobiles de forage en mer ne sont pas visées par la Loi sur la marine marchande du Canada.

En d'autres termes, les UMFM situées sur un champ pétrolier et qui sont en train d'effectuer des opérations de forage ne sont pas visées par les dispositions concernant les certificats que renferme la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous croyons que ces dispositions devraient s'appliquer à partir du moment où l'unité se trouve en transit jusqu'au moment où elle est installée en mer pour le forage, car les règlements élaborés tiennent compte de toutes les parties en cause. L'industrie minière, les marins et toutes les instances gouvernementales concernées se sont entendus sur ces dispositions. Elles ne concernent pas le seul secteur maritime, et pour nous entendre sur ces règlements, nous avons dû en effet faire de nombreux compromis.

M. Robichaud: Il y a donc eu consultation et conclusion d'un accord.

Mme Silverstone: Absolument.

M. Robichaud: Mais selon vous, cet accord n'est pas reflété dans le projet de loi. Est-ce exact?

Mme Silverstone: C'est exact. Jusqu'au jour où nous avons lu le projet de loi, nous avions l'impression que les dispositions concernant les certificats s'appliquaient aux unités de forage en mer, et c'est en supposant qu'elles le seraient que nous avons participé à l'élaboration du règlement, processus qui a pris fort longtemps, plus d'un an, il me semble. N'est-ce pas exact?

Le capitaine R. Sjoquist (trésorier, Guilde de la marine marchande du Canada): C'est exact.

M. Robichaud: Par conséquent, on n'en a pas tenu compte?

[Texte]

Capt Sjoquist: They were taken into account, but it is really simply a matter of departmental jurisdiction that these proposed regulations were promulgated, and they are still being worked upon. They are going to be brought back to the Marine Safety Advisory Council of Transport. It was our understanding that these regulations would come under the jurisdiction of Transport, which we are in favour of. In fact, all the parties to the industry were arguing only relative to where they stood in the industry. In other words, their interests as a Transport regulation... In fact, there was a subcommittee formed, and the oil and exploration industry was very much involved with Transport in putting these regulations together. They have brought them back so far to two meetings of the Marine Advisory Council.

We were thinking, obviously, that is where it was going to lie, within the jurisdiction of Transport. Then, without any consultation, the bill was put forward and we find the bill exempted the jurisdiction of Transport as far as the certification. This is what we disagree with. We take it that what they want to do is have the jurisdiction for the certification of the officers on the MODUs under COGLA. That again is what we disagree with.

Ms Silverstone: We have not seen any regulations developed under COGLA. There is nothing even in draft form right now. All there is are these provisions that have been developed under the Canada Shipping Act. There is a vacuum.

Mr. Robichaud: I will take that into very serious consideration. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall. Perhaps you will get some answers to some of your questions.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

It is possible now under Part XX of the Canada Shipping Act to impose fines not exceeding \$100,000. In fact, what the amendment is doing is really cutting that in two. It is only half as much as is currently possible.

The second observation that concerns me about it is that I fail to understand your concern. The act quite clearly says not exceeding \$50,000. Under offences and punishment:

is, subject to subsection (2), guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding two thousand dollars where the contravention is in respect of a ship twenty metres or less in length, or to a fine not exceeding fifty thousand dollars where the contravention is in respect of a ship exceeding twenty metres in length.

I guess the point I am making is there is no intention—I find it very difficult to follow your logic that it leads you to conclude that a competent authority might assign a \$50,000 fine to a mariner. I suppose you can read anything any way you want to, but clearly the intent is that fines at that level are intended for the ship owner, not the mariner.

[Traduction]

Capt Sjoquist: On a en tenu compte, mais si ce projet de règlement a été promulgué, c'est par suite d'une question de compétence ministérielle, et d'ailleurs, le règlement est toujours à l'étude et il sera soumis de nouveau au Conseil consultatif de la sécurité maritime du ministère des Transports. Nous avions l'impression que le règlement relèverait du ministère des Transports, ce qui nous semblait acceptable. En fait, toutes les parties concernées ont formulé des positions en se basant sur leur situation respective au sein de l'industrie. Un sous-comité avait été mis sur pied et l'industrie pétrolière et gazière avait collaboré très étroitement avec le ministère des Transports afin d'élaborer ce règlement. Jusqu'ici, nous avons fait marche arrière, à tel point que deux réunions du Conseil consultatif maritime ont porté sur le règlement.

Bien entendu, nous croyons que le règlement relèverait du ministère des Transports. Ensuite, le projet de loi est publié et, sans aucune consultation, il enlève au ministère des Transports la compétence en matière de délivrance des certificats, ce à quoi nous nous opposons. Nous avons conclu qu'on veut confier à l'APGTC la responsabilité de délivrer les certificats aux officiers à bord des unités mobiles de forage en mer. Nous nous opposons à cela aussi.

Mme Silverstone: Nous n'avons vu aucun règlement élaboré sous l'autorité de l'APGTC. Il n'y a aucun projet de règlement à l'heure actuelle. Il n'y a que les dispositions élaborées aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il y a un vide.

M. Robichaud: J'accorderai toute ma considération à cela. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Forrestall. Peut-être obtiendrez-vous des réponses à certaines de vos questions.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Actuellement, la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit des amendes ne dépassant pas 100,000\$. En fait, l'amendement proposé réduirait cette amende de moitié.

Deuxièmement, je ne vois pas pourquoi vous vous inquiétez car le projet de loi stipule très clairement que l'amende ne doit pas dépasser 50,000\$. Sous la rubrique infractions et peines, on peut lire:

sous réserve du paragraphe (2), commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de 20 mètres ou moins, ou une amende maximale de cinquante mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de plus de 20 mètres, toute personne ou navire qui contrevient:

Je n'arrive pas à suivre le raisonnement qui vous mène à conclure que les autorités compétentes seraient en droit d'imposer à un marin une amende de cinquante mille dollars. Je suppose que vous pouvez y voir ce que vous voulez, mais il est clair que cette disposition prévoit des amendes visant le propriétaire du navire et non les marins.

[Text]

Ms Silverstone: I understand what you are saying, but you cannot read intention into the act. It says what it says, and the discretion is there to do it. I appreciate what you are saying, and I agree, I am sure that is the intention, but it is written in the legislation, and the potential is there.

• 1805

Mr. Forrestall: Well, I suppose what we are doing then is agreeing to disagree with respect to it.

I wanted to touch on, and perhaps to reassure you, that with respect to the overlapping jurisdictions as they respect COGLA and the Canada Shipping Act, it is a matter that has given us some considerable concern over recent months. We are hopeful that certain amendments might go a long way towards satisfying your concerns in that respect.

In this connection, my understanding of the bill is that indeed the certification of crew members, their training standards, once some of these conventions are in place, will in fact be identical. They will be the same requirements.

Did I understand you correctly to have some concern about certification standards for crews on board the MODUs?

Ms Silverstone: Yes, you are right. That is correct. We appreciate what you are saying and we look forward to seeing that new provision.

Mr. Forrestall: We look forward to bringing it in.

The final thing is I think I would share wholeheartedly, if I were able to find it, any suggestion that the master is not always and at all times in authority on board a vessel.

Ms Silverstone: Would you say that even when the ship is on location and in the drilling mode?

Mr. Forrestall: I think I had dealt with that before in another context. It is a very perplexing problem, the question of the MODUs, the recommendations that have come out of examination of that tragedy, and the conflicts that have arisen.

It is a separate subject. I am talking of the general day-to-day navigation and control of vessel movements. There is no question, at least in my mind, that the bill suggests anything other than that the captain, as long as he is competent, remains in absolute authority.

Ms Silverstone: Well, put it this way. There are provisions that say this person, the marine traffic regulator, can direct the ship. So right away one could assume that there was a change in that relationship and that the captain had to obey that order; had to obey that regulation. We just want to have it clear, in black and white, in the bill, that that is the case. I think it is proper to put that in legislation.

If I could say one thing on that, at the beginning all these matters were contained in draft regulations because it was felt by the Coast Guard that there was sufficient power in the

[Translation]

Mme Silverstone: Je comprends ce que vous dites, mais il est impossible pour nous de définir quelles sont les intentions du projet de loi. Le texte est là, et les instances concernées sont dotées du pouvoir de l'appliquer. Je comprends votre point de vue et je suis d'accord avec vous quant à l'intention du texte, mais le projet de loi ne reflète pas cette intention et il existe des abus possibles.

M. Forrestall: Nous restons sur nos positions en ce qui concerne ce point.

Par ailleurs, je tiens à vous rassurer pour ce qui est du chevauchement possible de l'APGTC et de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est un sujet qui a été beaucoup discuté au cours des derniers mois. Nous espérons présenter certains amendements propres à vous satisfaire.

Je crois savoir qu'une fois que les conventions seront en place, les conditions d'octroi des certificats aux membres d'équipage et les normes de formation seront les mêmes. Les exigences seront les mêmes dans les deux cas.

Vous aviez des réserves quant aux conditions d'accréditation des équipages des UMFMs?

Mme Silverstone: En effet. Nous vous remercions de vos assurances et nous attendons de voir les nouvelles dispositions.

M. Forrestall: Nous sommes sur le point de vous les soumettre.

Vous avez également exprimé une préoccupation, je ne sais pas si je peux la retrouver, concernant le fait que le capitaine pourrait ne pas être toujours maître à bord. Sur ce dernier point, je suis tout à fait d'accord avec vous.

Mme Silverstone: Même lorsque le navire est rendu à destination et qu'il est en train de forer?

M. Forrestall: Je pense que j'ai déjà réglé ce dernier point dans un autre contexte. Les UMFMs, les recommandations issues de l'enquête sur la tragédie et les conflits survenus posent un problème très complexe.

C'est cependant un sujet quelque peu différent. Je parle ici de la navigation et du contrôle des déplacements du navire de façon générale. En ce qui me concerne, je ne vois rien dans le projet de loi qui aille à l'encontre du principe selon lequel le capitaine, tant qu'il est compétent, est le seul maître à bord.

Mme Silverstone: Je vous pose le problème différemment. Il y a des dispositions dans ce projet de loi qui veulent que le régulateur du trafic maritime puisse diriger le navire. Il faut supposer qu'il y a quelque chose qui change les rapports entre les deux, entre lui et le capitaine, et que le capitaine doit lui obéir à certains moments, qu'il doit obéir aux règlements. Nous voulons que ce soit parfaitement clair dans le projet de loi. Il faut que ce soit dans le projet de loi.

Il convient de souligner le fait qu'au départ toutes ces questions devaient être traitées dans les règlements proposés. La Garde côtière estimait que la Loi sur la marine marchande

[Texte]

Canada Shipping Act to cover DTS. So we participated in developing regulations. We suggested that in the regulations there be a provision put in that spelled out that the marine traffic regulator was not in control of the ship at any time. Now, nobody disagreed with this; but it was felt that from a drafting point of view this clause should not be put in the regulations. It was brought before the Privy Council office. They said it was inappropriate from a drafting point of view and had nothing to do with substance; from a drafting point of view it should not be in the regulations.

So what is to prevent it from being in the bill, if everybody agrees with this and it will clarify matters?

Mr. Forrestall: You make your point.

The Chairman: I have two questions, and they arise out of the representation that was made to the committee last week by a representative of SIU. In his presentation he suggested that while it was a positive move to take out the provision for hard labour from the bill, he felt that the retention of a prison term as a possible punishment for someone who left the ship without permission . . . May I ask what the guild's position is on that?

• 1810

Capt Sjoquist: Mr. Chairman, as far as our brief is concerned, we did not go into that at all, but to reply to it in general our organization would very much agree with the SIU.

There is no question that what has been done with the amendments in Bill C-75, the amendments to the Canada Shipping Act, is sort of an alternative and a patchwork way of doing things. Originally there was to be a whole new format taking the place of the Canada Shipping Act, which I think a lot of people in Transport, Coast Guard and various parts of the industry spent a lot of time on. To us, this is a very necessary and expeditious way of doing it, by making amendments to the old act, but there is no question that a lot of that act still is back in Admiral Nelson's time and I wish it had stayed there.

The Chairman: The other question I have for you also stems from the SIU's presentation. They were concerned with the tonnage level, where certain vessels over, I think the figure was 500 tonnes, are covered under one part of the legislation but those under that weight are not. He used the particular example of the smaller vessels that would be servicing the MODUs. Because of the circumstances there, he felt they should be covered from the aspects of health and safety, for the other components of the act.

Have you taken a look at that? Do you have any views on it? And if you do not, would you be prepared to go back and take a look at it and indicate to the clerk in writing how the guild feels?

Capt Sjoquist: Yes, Mr. Chairman, we will do that. We will contact the SIU and ask them specifically where their problems are. We are not aware of this problem. Our under-

[Traduction]

du Canada accordait des pouvoirs suffisants relativement aux STM. Nous avons donc participé à l'élaboration des règlements. Nous avons proposé que les règlements contiennent une disposition qui indique clairement que le régulateur du trafic maritime ne doit pas contrôler le navire à quelque moment que ce soit. Tout le monde était bien d'accord en principe. On estimait simplement que, pour des raisons techniques, cette disposition ne devait pas se trouver dans les règlements. C'était l'avis du bureau du Conseil privé. Pour des raisons de rédaction—ce n'était pas quelque chose qui avait à voir avec le fond—la disposition ne devait pas être incluse dans les règlements.

Pourquoi ne pas l'inclure dans le projet de loi lui-même, puisque tout le monde est d'accord sur le principe?

M. Forrestall: Vous invoquez un excellent argument.

Le président: J'ai deux questions, qui font suite à l'exposé fait la semaine dernière par l'UIM devant le Comité. Son représentant a fait valoir que, si c'est un progrès de retirer du projet de loi la disposition prévoyant les travaux forcés, le maintien de la peine de prison pour les personnes qui quittent le navire sans permission . . . Puis-je demander quel est l'avis de la Guilde à ce sujet?

Capt Sjoquist: Nous n'en avons pas traité dans notre mémoire, mais de façon générale nous serions tout à fait d'accord avec la position de l'UIM.

Les amendements contenus dans le projet de loi C-75, les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada, constituent une approche incomplète et ponctuelle. Au départ, ce qu'avaient envisagé les gens de Transport Canada, de la Garde côtière et de l'ensemble du secteur, après avoir examiné longuement la question, c'était quelque chose de tout nouveau qui remplacerait la Loi sur la marine marchande du Canada. En ce qui me concerne, la présente mesure est nécessaire. Elle est la façon la plus rapide d'intervenir, mais elle ne constitue qu'une modification de l'ancienne loi, et cette ancienne loi, à bien des égards, remonte à l'époque de l'amiral Nelson et n'aurait pas dû lui survivre.

Le président: Ma deuxième question a également trait à l'exposé de l'UIM. L'Union se préoccupait du fait que les navires d'une certaine jauge, je pense que c'était 500 tonnes, étaient visés par une certaine partie de la loi, alors que ceux qui avaient une jauge moindre ne l'étaient pas. L'Union citait comme exemple les petits navires qui déservaient les UMFM. Selon elle, ces navires devaient également être visés relativement à des éléments comme la santé et la sécurité et d'autres éléments contenus dans la loi.

Vous êtes-vous penchés sur ce problème? Avez-vous une opinion sur le sujet? Sinon, voulez-vous y réfléchir et répondre par écrit au greffier?

Capt Sjoquist: Avec plaisir, monsieur le président. Nous communiquerons avec l'UIM pour lui demander plus de détails sur le sujet. Nous n'étions pas au courant de ce problème

[Text]

standing in bringing about the MODU and the legislation about the MODUs is that the vessels we have been concerned about up to now, the supply vessels and the auxiliary vessels around these ships, they would not be affected by this. If there is some problem with a lack of regulation as far as tonnage cut-offs, 500 tonnes or anything else that is not going to be covered by necessary safety or certification legislation in our regard, we would certainly wish to comment on it. But I must admit that I am not aware of what the SIU's position is in this regard.

The Chairman: Okay, after the meeting we will put you in touch with the particular details.

Captain Michel Pouliot (President, Canadian Marine Pilots Association): Mr. Chairman, may I make just a few added comments concerning the fines which were mentioned and which might be of some help to the committee?

Presently there are VTS regulations in Canada and the technical faults which can be imposed on mariners have fines of \$500. This more or less puts you in the context of how it was we were rather shocked to think it would go to \$50,000. The regulations presently are operating quite well, I would think, and I think Coast Guard would agree with this. The fines are \$500, which we think is quite reasonable. Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

Mr. Robichaud, did you have any further questions?

Mr. Robichaud: No.

The Chairman: I want to thank the witnesses for appearing before us. I just want to add that the reason we are sort of sparse up at this end of the table is that a number of the members on this committee are tied up in a fairly important briefing today for another matter, something which is transportation-related, and were unable to be here. That is true for members of all parties.

Thank you very much for coming.

This committee stands adjourned.

[Translation]

particulier. Dans la discussion sur les UMFM et la législation régissant les UMFM, nous avons compris que les navires de service et d'approvisionnement n'étaient pas touchés. Mais s'il y a une remise en question de la jauge limite, que ce soit 500 tonnes ou autre chose, relativement à la sécurité ou à l'accréditation, nous sommes prêts à donner notre avis. Je dois admettre que, jusqu'à présent, nous n'étions pas au courant de cette prise de position de la part de l'UIM.

Le président: Très bien, nous vous indiquerons comment procéder après la réunion.

Le capitaine Michel Pouliot (président, Association canadienne de pilotes maritimes): Puis-je ajouter quelque chose au sujet des amendes, monsieur le président? Je pense que ce pourrait être utile au comité.

En vertu des règlements sur les STM actuellement en vigueur au Canada, les amendes qui peuvent être imposées aux marins pour fautes techniques sont de 500\$. Vous pouvez voir pourquoi nous avons été estomaqués d'apprendre que ces amendes pourraient maintenant atteindre 50,000\$. Les règlements actuellement en vigueur donnent de très bons résultats, et je suis sûr que la Garde côtière pourrait le confirmer. Les amendes prévues sont de 500\$, ce qui est beaucoup plus raisonnable. Merci.

Le président: Merci.

Vous aviez d'autres questions, monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Non.

Le président: Dans ce cas, je remercie les témoins de leur présence. Je voudrais indiquer que la raison pour laquelle nos rangs semblent passablement décimés aujourd'hui, est qu'il y a un certain nombre de membres de ce comité qui sont retenus ailleurs par une importante séance d'information touchant une autre question reliée au transport. Et ces membres sont de tous les partis.

Merci beaucoup d'être venus.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Montreal Board of Trade and the Montreal Chamber of Commerce:

Reynold Langlois, Vice-President;
Alexis Reford, Executive Member;
Alex Harper, Vice-President.

From the Eastern Canadian Tug Owners' Association:

Donald G. McAllister, President.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mavry R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer;

Robert F. Cook, National President;
Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots Association;
Deana Silverstone, Legal Counsel.

Du Board of Trade de Montréal et de la Chambre de commerce de Montréal:

Reynold Langlois, vice-président;
Alexis Reford, membre de l'exécutif;
Alex Harper, vice-président.

De l'Eastern Canadian Tug Owners' Association:

Donald G. McAllister, président.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

Mavry R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national;
Robert F. Cook, président national;
Michel Pouliot, président, Association canadienne de pilotes de la marine marchande;
Deana Silverstone, avocat-conseil.

17 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, February 11, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 11 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 11, 1986

(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:45 o'clock a.m. this day, Allan McKinnon, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike Forrestall, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Witnesses: From the Canada Steamship Lines Inc.: Raymond Lemay, President; Fred Pitrie, Vice-President of Marketing; Ed DeRoche, Vice-President of Operations. *From Ultramar Canada Inc.:* W.J. Berry, Manager, Government Affairs. *From the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment:* G. Robert H. Fern, President; Harry M. Westlake, Marine Division; Douglas R. Maconachie, Marine Division, Janette M. MacDonald, Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

Allan McKinnon announced his appointment as Chairman of the Committee, pursuant to Standing Order 70.

In accordance with the Order of the Committee dated October 22, 1985, the Chairman authorized the printing of the evidence adduced by the Committee on Monday, February 10, 1986.

The witnesses from the Canada Steamship Lines Inc. made a statement and answered questions.

The witness from Ultramar Canada Inc. made a statement and answered questions.

The witnesses from the Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment made a statement and answered questions.

At 11:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 FÉVRIER 1986

(7)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 9 h 45, sous la présidence d'Allan McKinnon.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike Forrestall, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Témoins: De la Canada Steamship Lines Inc.: Raymond Lemay, président; Fred Pitrie, vice-président de la commercialisation; Ed DeRoche, vice-président des Opérations. *De la société Ultramar Canada Inc.:* W.J. Berry, directeur, Affaires gouvernementales. *De l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien:* G. Robert H. Fern, président; Harry M. Westlake, division maritime; Douglas R. Maconachie, division maritime; Janette M. MacDonald, expert-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Allan McKinnon annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément à l'article 70 du Règlement.

Conformément à l'ordre du Comité en date du 22 octobre 1985, le président autorise l'impression des témoignages qu'a produits le Comité le lundi 10 février 1986.

Les témoins de la *Canada Steamship Lines Inc.* font une déclaration et répondent aux questions.

Le témoin de la société *Ultramar Canada Inc.* fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien font une déclaration et répondent aux questions.

A 11 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 11, 1986

• 0946

The Chairman: First, I would like to read a letter from the Speaker of the House, addressed to myself, Allan McKinnon, PC, MP:

Dear Colleague:

Pursuant to Standing Order 70, this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-75, an Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof in replacement of Mr. Blackburn for the meetings of Tuesday, February 11, 1986. Your first duty will be, in accordance with the order of the committee dated October 22, 1985 . . .

I, as chairman of the committee, authorize the printing of the evidence adduced by the committee on Monday, February 10, 1986.

The first witness today will be Canada Steamship Lines Inc., Mr. Raymond Lemay.

Mr. Lemay, would you please give your brief, and at the conclusion of that we will expect questions and answers from the MPs.

Mr. Raymond Lemay (President, Canada Steamship Lines Inc.): Mr. Chairman, distinguished Members of Parliament, with me are Mr. Fred Pitre, Vice-President of Marketing and Planning, and Mr. Ed DeRoche, Vice-President of Operations of CSL Inc.

Canada Steamship Lines wish to express their gratitude for being given the opportunity to address the committee and respond to any questions you may have.

My remarks will be kept to a minimum, as I hope you have had ample time to read our brief. Let me begin by briefly introducing CSL.

Canada Steamship Lines Inc. is a wholly owned subsidiary of the CSL Group Inc., one of Canada's largest and most diversified transportation companies. We have been providing Canadian industry with efficient and competitive transportation services for over 140 years. We have contributed to the growth of a nation with primary industries dependent on efficient transportation for their survival.

With our 30 ships, Canada Steamship Lines has the largest Canadian fleet of bulk vessels. We carry coal, ore, and cement for major Canadian and American steel mills, electric utilities, and cement manufacturers. CSL is the major carrier of Canadian grain; and we transport potash, gypsum, rock salt, and aggregates as well. In total, CSL transports approximately 30 million tonnes of bulk cargo annually.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 11 février 1986

Le président: Je voudrais tout d'abord vous lire une lettre que le président de la Chambre m'a adressée à moi, Allan McKinnon, PC, député.

Cher collègue,

Conformément à l'article 70 du Règlement de la Chambre des communes, la présente confirme votre nomination comme président du Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Vous remplacez donc M. Blackburn pour les réunions qui auront lieu le mardi 11 février 1986. Vos premières fonctions seront, conformément à l'ordre de renvoi du Comité daté du 22 octobre 1985 . . .

En tant que président du Comité, j'autorise l'impression des témoignages présentés au Comité le lundi 10 février 1986.

Nous avons comme premier témoin aujourd'hui M. Raymond Lemay de la *Canada Steamship Lines Inc.*

Monsieur Lemay, voulez-vous s'il vous plaît nous faire votre exposé, après quoi les députés vous interrogeront.

M. Raymond Lemay (président, Canada Steamship Lines Inc.): Monsieur le président, distingués membres du Comité, je suis accompagné de M. Fred Pitre, vice-président de la commercialisation et de la planification et de M. Ed DeRoche, vice-président des opérations de la CSL Inc.

Nous vous sommes très reconnaissants de nous fournir l'occasion de nous adresser à vous et de répondre à toutes questions que vous voudrez bien nous adresser.

Je ne vous ferai que quelques remarques, étant donné que vous avez eu, j'espère, suffisamment de temps pour lire notre mémoire. Permettez-moi d'abord de vous présenter la CSL.

La *Canada Steamship Lines Inc.* est une filiale à 100 p. 100 la *CSL Group Inc.*, une des sociétés de transport les plus importantes et les plus diversifiées au Canada. Depuis plus de 140 ans, nous offrons à l'industrie canadienne des services de transport efficaces et concurrentiels. Nous avons donc contribué à la croissance d'un pays dont les industries primaires ont besoin de moyens de transports efficaces pour survivre.

Les 30 navires de la *Canada Steamship Lines* constituent la plus grosse flotte canadienne de navires de transport en vrac. Nous transportons du charbon, du minerai et du ciment pour les aciéries, les cimenteries et les services d'électricité canadiens et américains les plus importants. La CSL est le principal transporteur de céréales canadiennes, nous transportons de la potasse, du gypse, du sel gemme et aussi des

[Texte]

Despite its perceived size, Canada's entire shipping industry is quite small relative to the Canadian Coast Guard.

• 0950

For example, the annual operating and maintenance budget of Canada's entire Great Lakes-St. Lawrence fleet is less than \$300 million, compared with published estimates of approximately \$850 million for the Canadian Coast Guard. You can understand our concerns when a tiny industry is being faced with the potential threat of supporting an infrastructure that is substantially larger.

The introduction of a system of charges on users of services provided by the Coast Guard will definitely have a negative impact on shipping companies. The impact of increased costs of transporting bulk commodities will also be felt by our customers as we attempt to pass on this additional burden.

The shipping industry is relatively small in participants and high in public profile. We sometimes wonder if these two factors combined serve to make the shipping industry an easy target for federal government intervention. For example, pollution control for vessels on the Great Lakes and safety regulations on those vessels far exceed the standards imposed on other industries, at a cost to us of millions of dollars.

During the era of made-in-Canada fuel prices for all Canadians, the Canadian shipping industry was the only Canadian industry to pay world price for fuel. The Transportation Fuel Cost-Recovery Charge cost the shipping industry millions of dollars per season. The TFCRC was only eliminated when the world price for fuel fell below the Canadian price. Even the world airlines, for whom the charge was originally intended, escaped scot-free.

The first point I am making is that CSL does pay, as do other users of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, substantial sums of money to the federal government for services provided and regulations imposed. In addition to those charges mentioned earlier, CSL also pays millions of dollars annually for pilotage fees, Seaway tolls, harbour dues, and top-off dues. Also, our customers pay substantially more than that sum in cargo dues and wharfage dues relating to those trades.

To summarize this point, I think it can be fairly stated that the concept of user fees exists and is accepted in the shipping industry today.

The second point I wish to address on Bill C-75 is whether or not the shipping industry can sustain additional government charges at this time. Cargo tonnage has continued to decline

[Traduction]

agrégats. La CSL transporte au total près de 30 millions de tonnes de marchandises en vrac chaque année.

Malgré les apparences, l'industrie canadienne du transport maritime est relativement petite comparativement à la Garde côtière canadienne.

Je vous souligne, par exemple, que le budget d'exploitation et d'entretien de la flotte entière des Grands Lacs et du Saint-Laurent est inférieur à 300 millions de dollars, alors que le budget des dépenses qu'a publié la Garde côtière canadienne est de 850 millions de dollars environ. Vous comprendrez pourquoi une petite industrie peut se sentir inquiète lorsqu'elle fait face à la menace d'avoir à soutenir une infrastructure considérablement plus importante.

L'adoption d'un système de droits imposés aux utilisateurs des services fournis par la Garde côtière aura certainement une incidence négative sur les sociétés de transport maritime. Cette augmentation des coûts du transport des denrées en vrac sera également ressentie chez nos clients qui devront absorber ce fardeau additionnel.

L'industrie du transport maritime compte relativement peu de participants mais elle est très en évidence. Nous nous demandons parfois si la combinaison de ces deux facteurs ne fait pas de l'industrie du transport maritime une cible facile lorsque le gouvernement fédéral décide d'intervenir. Ainsi, le contrôle de la pollution et les règlements de sécurité pour les navires qui passent par les Grands Lacs, sont supérieurs aux normes imposées à d'autres industries, et cela nous coûte des millions de dollars.

Pendant la période où les prix du carburant étaient fixés au Canada pour tous les Canadiens, l'industrie canadienne du transport maritime était la seule industrie au Canada qui payait le prix mondial pour son carburant. Le prélèvement de récupération de l'indemnisation sur les carburants a coûté, chaque saison, des millions de dollars à l'industrie du transport maritime. Ce droit n'a disparu que lorsque le prix mondial du carburant est devenu inférieur au prix canadien. Même les lignes aériennes, pour qui ce droit avait été prévu au départ, n'ont pas eu à payer.

Je vous ai souligné tout d'abord que la CSL verse, comme les autres utilisateurs des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, des sommes d'argent énormes au gouvernement fédéral pour les services offerts et les règlements imposés. En plus des droits que j'ai mentionnés plus tôt, la CSL verse également des millions de dollars tous les ans pour les droits de pilotage, le péage sur la Voie maritime, les taxes portuaires et tous les autres frais. De plus, nos clients paient beaucoup plus que cette somme en droits sur la cargaison et en droits de quai pour ce trafic.

En résumé, on peut dire, je crois, que la notion des coûts payés par les usagers existe et que l'industrie du transport maritime l'accepte.

Le deuxième point que je voudrais soulever dans le cas du projet de loi C-75 est la question de savoir si le transport maritime peut payer à ce moment-ci les droits additionnels que

[Text]

since 1979. During the past season alone, lakes and Seaway carriers laid up either permanently or temporarily 40 of 120 vessels because of insufficient cargo. The dramatic decline in business has also affected the shipbuilding industry. As a result, Canadian shipyards have been forced to lay off thousands of employees. Unfortunately, there is no indication when the shipping industry on the lakes and Seaway will improve in the foreseeable future.

In view of increasing competition from foreign steel producers reducing domestic steel production and a steadily increasing proportion of grain being railed to the west coast for export, business prospects look very grim. Given the extremely competitive nature of both the shipping industry and those industries we serve, the imposition of greater user fees could result in less cargo and therefore less revenue, as cargos are moved through other non-Canadian routes.

The third and final issue I wish to address is the present wording of Bill C-75. Clause 4, the enabling provision of Bill C-75, will entitle the federal government to levy charges against any ship or vessel to recover expenditures by the Canadian Coast Guard. We are naturally concerned that such wording is excessively broad and unfocused. As one who is directly affected... our primary concern is that the present wording was drafted in such a broad fashion in lieu of sufficient analysis of expenditures of the Coast Guard and how such expenditures could be equitably costed among users.

• 0955

Also, without a detailed, itemized operating budget of the Coast Guard we are not in a position to assist the committee by suggesting precisely what cost-saving measures may be undertaken without reducing the level of service the Coast Guard presently provides. We hope to be part of the process to ensure that introduction to any cost recovery system is in Canada's long-term interests.

Let me conclude by saying that the Canadian shipping industry has carefully honed its competitive edge through continuous innovation and productivity. Additional costs will dull that edge, harming ourselves and many important Canadian industries, including agriculture. In isolation the concept of user fees does not appear to be unfair; however, clause 4 could attempt to achieve a system of cost recovery whereby the high operating budget of the Coast Guard may be recovered primarily from a Canadian shipping industry which can ill afford additional charges at this time. Working together, I am confident we can resolve this matter in a fair and equitable manner and in everyone's best interests.

[Translation]

veut lui imposer le gouvernement. Au cours de la dernière saison seulement, les transporteurs des Grands Lacs et de la Voie maritime n'ont pas utilisé, de façon permanente ou temporaire, 40 de leurs 120 navires, les marchandises à transporter étant insuffisantes. Cette diminution importante des activités a touché également l'industrie de la construction navale. Par conséquent, les chantiers maritimes canadiens ont dû mettre à pied des milliers d'employés. Il ne semble pas, malheureusement, que l'industrie du transport maritime sur les Grands Lacs et la Voie maritime s'améliorera dans un avenir prochain.

A cause d'une plus grande concurrence de la part des producteurs d'acier étrangers et d'une diminution de la production de l'acier au Canada, et du fait de l'augmentation croissante du transport par chemin de fer des céréales vers la côte ouest aux fins d'exportation, les perspectives sont assez sombres. Étant donné que l'industrie du transport maritime et les industries que nous servons sont de nature très concurrentielle, le fait d'imposer des droits plus élevés aux usagers ne pourrait que réduire davantage les cargaisons, et par conséquent les revenus, étant donné que les cargaisons sont acheminées par des itinéraires non canadiens.

La troisième et dernière question que je voudrais soulever a trait au présent libellé du projet de loi C-75. L'article 4, la disposition habilitante du projet de loi C-75, permettra au gouvernement fédéral d'imposer des droits à tout navire ou bateau, dans le but de recouvrer les dépenses de la Garde côtière canadienne. Naturellement, nous craignons que ce libellé soit trop vaste et peu précis. Comme nous sommes directement touchés... nous craignons que le libellé actuel soit rédigé de façon générale, alors que l'on aurait dû faire une analyse convenable des dépenses de la Garde côtière pour savoir comment elles pourraient être équitablement réparties parmi les utilisateurs.

Ne disposant pas du budget de fonctionnement détaillé de la Garde côtière, nous ne sommes pas en mesure de préciser pour le Comité quelles économies peuvent être réalisées sans nuire au niveau de service fourni actuellement par la Garde côtière. Nous voulons participer au processus afin d'assurer que le système de recouvrement des coûts est dans les intérêts des Canadiens à long terme.

En guise de conclusion, je tiens à vous dire que c'est grâce à notre esprit innovateur et à notre productivité que l'industrie maritime canadienne reste concurrentielle. Si vous ajoutez des coûts supplémentaires, vous allez nuire à notre industrie et à plusieurs industries canadiennes, y compris l'agriculture. La notion de faire payer les frais par les usagers n'est pas mauvaise en soi, cependant, l'article 4 vise un système de recouvrement des coûts où l'industrie maritime canadienne paiera les frais de fonctionnement—élevés—de la Garde côtière, et notre industrie ne peut pas se permettre des coûts supplémentaires en ce moment. Si nous travaillons ensemble, je suis certain que nous pourrons résoudre cette question de façon juste et équitable et dans les meilleurs intérêts de tout le monde.

[Texte]

My colleagues, Messrs. Pitre and De Roche, and I now welcome any questions this committee may have on this matter. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Lemay.

Mr. Lemay is accompanied by Mr. Pitre, his Vice-President of Marketing and Planning, and Mr. DeRoche, Vice-President of Operations.

Mr. Ouellet, would you care to lead off the questions?

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole.

Je veux d'abord vous souhaiter la bienvenue en tant que président de notre Comité pour les séances d'aujourd'hui et des prochains jours. Je veux aussi remercier M. Lemay et ses collaborateurs d'être venus témoigner devant le Comité pour nous exposer non seulement le point de vue de leur compagnie, *Canada Steamship Lines Inc.*, mais aussi le point de vue de toute l'industrie, qui s'inquiète de certaines conséquences du projet de loi C-75.

Monsieur Lemay, dans la version de votre mémoire datée du 30 janvier 1986, lorsque vous parlez des niveaux des immobilisations pour fins d'équipement, vous dites ceci:

Les usagers d'un service de brise-glace sur les Grands Lacs ne devraient pas en faire les frais sur la base des capitaux investis ou des coûts de fonctionnement encourus pour permettre à ce brise-glace de travailler dans l'Arctique. Ils devraient plutôt être cotisés sur la base d'une estimation des coûts d'immobilisation et de fonctionnement d'un brise-glace conçu pour rendre les services attendus.

Avez-vous déjà soumis cette proposition au ministère des Transports? Si c'est le cas, quelle est la réaction du ministère à cette proposition? Egalement, pourriez-vous élaborer sur la façon dont cette base d'une estimation des coûts d'immobilisation et de fonctionnement d'un brise-glace pourrait être établie en pratique?

M. Lemay: Monsieur Ouellet, il nous a été impossible de suggérer officiellement quelque mécanisme que ce soit relativement à l'utilisation d'un brise-glace sur les Grands Lacs ou sur le Saint-Laurent, pour la bonne et simple raison que c'est la première fois que nous avons officiellement l'occasion de le faire. Nous en avons parlé officieusement, à maintes reprises.

Deux choses nous intéressent en ce qui concerne le niveau de service. Premièrement, en ce qui concerne l'utilisation des brise-glace sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent, nous ne voulons pas défrayer les coûts des services des brise-glace qui servent surtout au contrôle des inondations, et non pas seulement au dépannage des navires.

• 1000

Deuxièmement, vous allez comprendre que nous n'avons pas besoin de remorqueurs plus puissants qu'il le faut. Pour construire un remorqueur ou un brise-glace pour l'Arctique, il en coûte tout près de 120 millions de dollars. Sur le Saint-Laurent, nous n'avons pas besoin d'un brise-glace de 120 millions de dollars. Nous avons besoin d'un brise-glace

[Traduction]

Mes collègues, MM. Pitre et DeRoche et moi-même, sommes disponibles pour répondre aux questions éventuelles du Comité. Merci.

Le président: Merci, monsieur Lemay.

M. Lemay est accompagné de M. Pitre, son vice-président chargé de la commercialisation et de la planification, et de M. DeRoche, vice-président des opérations.

Monsieur Ouellet, voulez-vous commencer?

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman, for giving me the floor.

First of all, I would like to welcome you as Chairman of our committee for the meetings today and the next few days. I would also like to thank Mr. Lemay and his colleagues for presenting not only the viewpoint of their company, *Canada Steamship Lines Inc.*, but also the concerns of the entire industry about the consequences of Bill C-75.

Mr. Lemay, in the version of your brief dated January 30, 1986, under Level of Investment in Capital Equipment, you say:

The users of icebreaking services on the Great Lakes should not be charged on the basis of the capital investment undertaken or operating costs incurred to allow operation of the ship in the Arctic. Rather they should be charged based on the estimated capital and operating costs of an icebreaker designed to provide the service requested.

Have you already submitted this proposal to the Department of Transport? If so, what was the department's reaction? Could you also tell us how you feel these estimated capital and operating costs can be established in practice?

Mr. Lemay: Mr. Ouellet, it has been impossible for us to make official suggestions about the use of an icebreaker on the Great Lakes or on the St. Lawrence for the pure and simple reason that it is the first time we have had an opportunity to make official representations. We have talked about it informally on several occasions.

There are two things that concern us with respect to level of service. First of all, as far as the use of an icebreaker on the Great Lakes or the St. Lawrence River goes, we do not want to defray the costs of an icebreaker used mainly to control floods and not just to help out ships.

Secondly, you must understand that we do not want more powerful tugboats than necessary. It costs close to \$120 million to construct a tugboat or an icebreaker for the Arctic. We do not need a \$120 million icebreaker on the St. Lawrence. The icebreakers we need are much smaller, their operating costs would be lower and they would be more available for us.

[Text]

beaucoup plus petit, qui va être davantage à notre service et dont le fonctionnement va être moins coûteux.

C'est ce que nous voulons dire lorsque nous disons que les niveaux d'immobilisation pour fins d'équipement doivent être à la mesure des besoins des usagers. Je ne voudrais pas que l'industrie du transport maritime soit taxée pour l'utilisation d'un brise-glace dans l'Arctique, qui est une question d'ordre politique plutôt que commercial.

C'est pour cela qu'il faudra faire une étude approfondie avant de faire des investissements en vue d'imposer des frais aux usagers, afin que les Canadiens ne soient pas imposés d'une façon disproportionnée.

M. Ouellet: Monsieur Lemay, vous terminez votre mémoire en disant:

La CSL croit que toute législation porteuse de pouvoirs devrait établir que si des droits doivent être perçus pour des services de la GCC aux usagers:

1. le coût des services devrait être partagé par tous les usagers du service, commercial ou non commercial . . .

Qu'entendez-vous par les usagers non commerciaux? Qui sont-ils?

M. Lemay: Il y a les bateaux de plaisance et, jusqu'à un certain point, les bateaux de pêcheurs. En effet, c'est aux bateaux de plaisance que la Garde côtière rend le plus de services sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent. Je ne voudrais pas déprécier les propriétaires de bateaux de plaisance, mais ils ne sont pas aussi conscients que les autres de la sécurité. Ce sont des gens qui naviguent une fois par semaine, le samedi ou le dimanche, et ils n'ont pas tellement le temps de s'inquiéter de leur sécurité.

Selon les dossiers de la Garde côtière, celle-ci donne beaucoup plus d'aide aux bateaux de plaisance qu'aux navires ayant des équipages et qui sont réglementés par la loi. Le capitaine et l'équipage de ces navires doivent subir des examens très sévères, ce qui n'est pas le cas des plaisanciers. Je veux bien que les plaisanciers profitent des services de la Garde côtière, mais je ne veux pas que nous soyons obligés de payer leurs frais.

M. Ouellet: Vous dites que la Garde côtière ne devrait pas exiger le paiement de services déjà fournis par d'autres organismes. À quoi pensez-vous à ce moment-là?

M. Lemay: Je pense au service d'inspection de nos navires qui, actuellement, font l'objet de deux inspections. Une inspection est faite par le gouvernement fédéral et une autre par les compagnies d'assurances comme *Lloyd's* d'Angleterre. Cette double inspection entraîne des frais qui, à mon avis, sont absolument inutiles.

L'un des deux services devrait disparaître. Il devrait au moins y avoir une entente afin que nous ne soyons pas obligés de payer deux fois pour obtenir la même opinion.

M. Ouellet: Hier, la Chambre de commerce de Montréal et le *Montreal Board of Trade* ont comparu devant notre Comité. Ils ont annexé à leur mémoire une proposition d'amendement au projet de loi C-75. Ils proposaient qu'on ajoute le texte suivant à l'article 3.1:

[Translation]

That is what we mean when we say that the level of investment in capital equipment should be in keeping with user needs. I do not want the shipping industry to be charged for the use of an icebreaker in the Arctic, as this is more of a political issue than a commercial one.

Accordingly, an in-depth study must be carried out before imposing user fees, so that Canadians will not be disproportionately taxed.

Mr. Ouellet: Mr. Lemay, you concluded your brief by saying:

CSL believes that any enabling legislation should state that if user fees are to be collected for CCP services:

1. Costs of services should be shared by all users of the service, commercial and non-commercial . . .

What do you mean by non-commercial users? Who are they?

Mr. Lemay: I am referring to pleasure craft and, to some extent, fishermen. The Coast Guard provides most of its services to pleasure craft on the Great Lakes and the St. Lawrence. I do not want to put down the owners of pleasure craft, but they are not as safety-conscious. They go boating once a week, on Saturday or Sunday, and they do not have much time to worry about their safety.

The Coast Guard files indicate that they give much more assistance to pleasure craft than to ships staffed with crew and regulated by law. The captain and crew on these ships must pass very stringent tests, which is not the case for pleasure craft. I have no objection to pleasure boats benefiting from coast guard services, but I do not want us to be forced to pay for them.

Mr. Ouellet: You state that the Coast Guard should not require payment for services that are already provided by other agencies. To what are you referring?

Mr. Lemay: I am referring to inspection services because our ships currently undergo two inspections. One inspection is carried out by the federal government and the other by insurance companies such as *Lloyd's* of London. In my opinion, a double inspection represents needless extra costs.

One of the two should be eliminated, or at least there should be some kind of agreement so that we do not have to pay twice to receive the same opinion.

Mr. Ouellet: Yesterday, the *Montreal Chambre de Commerce* and the *Montreal Board of Trade* appeared before the committee. As an appendix to their brief they gave a proposal for amending Bill C-75. They proposed that the following text be added to Section 3.1:

[Texte]

Nonobstant le paragraphe (1), le règlement établi en vertu du paragraphe (1) ne doit pas prescrire des droits qui excèdent 10 p. 100 du coût de tels services de navigation.

• 1005

Dans votre exposé, vous vous demandiez si l'industrie de la navigation pouvait absorber des frais additionnels imposés par le gouvernement. Est-ce que l'industrie pourrait absorber un maximum de 10 p. 100 du coût des services ou si ce serait déjà trop?

M. Lemay: Deux commentaires là-dessus, monsieur Ouellet. En principe, et avec certaines petites réserves, j'appuie entièrement les propositions d'amendements de la Chambre de commerce de Montréal et du *Board of Trade*. J'ai eu l'occasion d'en prendre connaissance. Leurs propositions me semblent valables et je crois qu'elles pourraient servir de base au travail du Comité sur ce fameux article 4 qui nous inquiète tant.

Deuxièmement, en ce qui regarde les coûts, il y a deux choses. L'industrie, dans l'état où elle est présentement, est très fragile. Nous l'avons démontré en ouvrant nos livres au gouvernement, aux ministères des Finances et des Transports, depuis 1982. Ces ministères sont en possession de documents qui leur permettent de juger de la véracité de ce que je viens de dire.

La Chambre de commerce de Montréal et le *Board of Trade* disent que l'on peut nous imposer de payer jusqu'à 10 p. 100 des coûts. Je ne suis pas d'accord avec le *Board of Trade* à ce sujet. Il faudrait d'abord établir ces coûts en fonction des services que la Garde côtière peut nous rendre. Quand la Garde côtière aura défini ces coûts, peut-être que 10 p. 100 sera un barème logique. Cependant, si nous sommes obligés de payer 10 p. 100 de tous les coûts de fonctionnement de la Garde côtière, ce ne sera plus la même chose. Les coûts de fonctionnement de la Garde côtière s'élèvent actuellement à 850 millions de dollars, selon ce qu'on me dit, ce qui veut dire que l'industrie serait obligée d'absorber 85 millions de dollars. Je puis vous dire que 85 millions de dollars serait une somme absolument impensable.

C'est pour cette raison que j'aimerais avoir plus de précisions quant à cet amendement proposé par la Chambre de commerce. Je crois qu'ils ont fait du bon travail en général, qui reflète assez bien ce que l'on pense, mais j'ai certaines réserves, comme celle que je viens de vous exprimer. Dix p. cent de 850 millions de dollars, c'est 85 millions de dollars. Aucune industrie au Canada, surtout celle du transport, n'est capable d'absorber cela.

M. Ouellet: Merci.

Mr. Angus: I want to welcome you as well to our deliberations on Bill C-75. It is great to have you here.

Mr. Lemay, gentlemen, thank you for appearing and offering both your summary and the detailed brief.

I want to pursue a little further the matter of the ability of the industry to absorb any additional government-imposed

[Traduction]

Notwithstanding subsection 1, in no case shall a requisition made pursuant to subsection 1 prescribe charges which exceed 10% of the cost of such navigational services.

In your brief, you ask if the shipping industry can absorb the additional costs imposed by the government. Could the industry absorb a maximum of 10% of the cost of these services, or would that already be too much?

Mr. Lemay: I have two comments, Mr. Ouellet. In principle, with some slight reservations, I entirely support the proposed amendments put forward by the Montreal *Chambre de Commerce* and the Board of Trade. I have had an opportunity to read them. Their proposals appear worthwhile, and I think they could be used as a basis for the committee's deliberations on Section 4, which bothers us so much.

Secondly, there are two things to say about costs. The industry is currently in a very fragile state, as we have demonstrated since 1982 by opening our books to the government, to the Departments of Finance and Transport. These departments have documents which will enable them to assess the truth of what I have just said.

The Montreal *Chambre de Commerce* and the Board of Trade say that we could be asked to pay a maximum of 10% of the cost. I do not agree with the Board of Trade in this respect. These costs should be based on the services that the Coast Guard can give us. Once the Coast Guard has defined these costs, perhaps 10% would be a logical figure. However, if we are forced to pay 10% of all the Coast Guard's operating costs, that is not the same thing. The Coast Guard's operating costs are currently \$850 million, according to what I have been told, which means that the industry would be forced to absorb \$85 million. I can tell you that \$85 million is absolutely unthinkable.

That is why I would like to have more details about the amendment proposed by the *Chambre de commerce*. Generally speaking, I think they have done a good job, which is a fair reflection of what we think, but I do have some reservations, like the one I have just outlined. Ten percent of \$850 million is \$85 million. No Canadian industry, especially transportation, is capable of absorbing that much.

Mr. Ouellet: Thank you.

M. Angus: J'aimerais aussi vous souhaiter la bienvenue à notre réunion sur le projet de loi C-75. Je suis content de vous voir.

Monsieur Lemay, messieurs, je vous remercie d'avoir comparu et d'avoir fait votre exposé et votre soumission.

J'aimerais parler davantage de la capacité de l'industrie d'absorber des coûts supplémentaires imposés par le gouverne-

[Text]

costs. Is CSL a publicly traded company and therefore an annual profit statement is published?

Mr. Lemay: No, we are a subsidiary of CSL Group Inc., which is a private company. So our statements, as such, are not published.

Mr. Angus: Could you tell me whether CSL was in a profit or a loss situation in terms of the transportation component?

Mr. Lemay: It depends. That is a good question. It depends on the year and it depends also on the degree of investment that you have to make during the course of a year. I know one thing: the profit we are making now is so little that the return on investment is almost nil. We are just barely surviving with what we have. This is why we cannot build any more ships. This is why we had to cancel two ships we had on order—to keep the little we have to pay for the groceries, if I may use that expression. So we are maybe in a profit position; but that profit is so marginal with regard to the investment that we have to make to maintain the fleet in good, proper condition and also to invest more that I do not think the degree of profitability we have now pertains to that.

• 1010

Mr. Fred Pitre (Vice-President Marketing, Canada Steamship Lines Inc.): If I could add to that point, our lakes business went down as the industry had in 1979. But wood has kept us profitable as far as Canada Steamship Lines is concerned, and since 1980, our revenue of international business has grown from 0% to 15% of our revenue in 1985. So if we made a profit in 1985, the profit was due to the fact that we now trade internationally and that we have been bringing in international business, not to our lakes basis.

If we look at the basis, if this 15% of the revenue had not come in to supplant our lakes business, we would be in a situation similar to what the industry is in. Raymond made a point when he answered Mr. Ouellet that the industry has opened its books to the Department of Finance and to the Department of Transport. Since 1982 we have been meeting twice a year, reviewing the status of the industry just to demonstrate to them the fragile state—I think Raymond used those words—of our industry.

So we have been going through the same types of problems the industry has gone through. You have seen tonnage that used to be on the Great Lakes drop from about 100 million tonnes down to 85 million tonnes, so 15 million tonnes of business since 1979 has disappeared from Great Lakes shipping, which has resulted in 40 ships out of 120 in the industry being laid up.

Mr. Angus: There are two reasons why I was asking for an indication of the profitability or lack thereof. One is the obvious one about the fragile nature of the industry, but second, we learned—I guess it was last week in terms of our hearings—that government-imposed fees are incorporated into your accounting to the point where it reduces the amount on which you are taxable. I am wondering if you could indicate—

[Translation]

ment. La CSL est-elle une société ouverte? L'état de profits et pertes est-il publié?

M. Lemay: Non, nous sommes filiale de CSL Group Inc., qui est une compagnie privée. Donc, nos états ne sont pas publiés.

M. Angus: Pourriez-vous nous dire si la CSL a fait état d'un profit ou d'une perte dans le secteur des transports?

M. Lemay: Cela dépend. C'est une bonne question. Cela dépend de l'année et des investissements faits pendant l'année. Je peux vous dire une chose. Notre profit est actuellement si petit que nos investissements ne rendent presque rien. Nous vivotons, quoi. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas nous permettre de construire d'autres navires. Nous avons retiré la demande des deux navires—afin de pouvoir payer nos épiceries, si vous me pardonnez l'expression. Nous faisons peut-être des profits, mais ils sont tellement petits vis-à-vis des investissements nécessaires à l'entretien de la flotte qu'il vaut mieux ne pas en parler.

M. Fred Pitre (vice-président du marketing, Canada Steamship Lines Inc.): Je pourrais peut-être ajouter quelque chose à cela, et expliquer que notre chiffre d'affaires sur les Grands Lacs a baissé tout comme celui du secteur du transport maritime en 1979. Mais grâce au transport du bois, la *Canada Steamship Lines* a réussi à rester rentable, et, depuis 1980, la part de nos revenus réalisée sur des lignes internationales est passé de 0 p. 100 à 15 p. 100 en 1985. Si donc nous avons réussi à dégager un bénéfice en 1985, c'est grâce à ce que nous faisons sur les lignes internationales, et non pas à notre présence sur les Grands Lacs.

Sans ces 15 p. 100, notre situation serait à peu près semblable à celle du secteur du transport maritime. Raymond a bien expliqué, dans sa réponse à M. Ouellet, que l'ensemble de notre secteur avait permis au ministère des Finances et à celui des Transports de venir consulter sa comptabilité. Depuis 1982, en effet, nous avons des réunions bi-annuelles, qui permettent de faire le point de la situation et de montrer à quel point elle est précaire—je crois que ce sont les termes mêmes utilisés par Raymond.

Nous avons donc, pour ce qui est de notre compagnie, des problèmes tout à fait similaires à ceux du transport maritime. Vous avez vu que le tonnage transporté sur les Grands Lacs est passé de 100 millions de tonnes à 85 millions, ce qui fait donc 15 millions de moins qu'en 1979, et ce qui s'est traduit par la mise au sec de 40 bateaux sur 120 qui étaient utilisés.

M. Angus: Je posais cette question sur les bénéfices pour deux raisons. D'une part, la nature extrêmement précaire de la situation, mais, d'autre part, en raison de ce que l'on nous a expliqué—si je ne me trompe c'était la semaine dernière à une audience de comité—à savoir que les droits et taxes imposés par l'État étaient comptabilisés et déduits de la masse imposable. Si l'on fait le total de ces péages maritimes, de ces frais de

[*Texte*]

and let us use the existing seaway tolls, charges, pilotage fees and everything you have to pay now—in terms of the amount you have to pay, how much that reduces your taxable owing. Is it by 50%, by 75%, by 100%? Can any of you gentlemen give us an idea as to the general range of the impact of that tax deductibility?

Mr. Lemay: That is not an easy one to answer without looking at that number.

Mr. Pitre: Approximately, Raymond, I guess 5% to 6% of our costs are related to what we call trade costs. These are not ship-related costs as such; they are trade-related costs. These are essentially seaway tolls, harbour dues and grain handling activities. So about 5% of our revenue—that is a good point—is related essentially to government-imposed types of charges. In addition, in the vessel costs I would say a number of our expenditures—capital expenditures for pollution control, safety control, government types of regulations—would be maybe again 5% of our expenses as far as our ship expenses are concerned.

Mr. E. DeRoche (Vice-President for Operations, Canada Steamship Lines Inc.): It is a very difficult question to answer, because in its entirety it would also include such things as normal annual inspections on the vessel, be it for safety or machinery inspections, and that type of thing. I think we would need some time to calculate from start to finish.

Mr. Angus: Let me tell you why I am asking that. The bottom line of the cost recovery mandate of the government is to reduce the deficit, but as a result of the imposition of new user fees they are really not going to change the bottom line by all that much, because you charge them here and you get them back over here, plus an administrative cost in between, particularly if we are talking, as the Minister is, about only 15% of the Canadian Coast Guard costs. So you begin to reduce the dollars even further to a point where you wonder whether or not the hassle is worth it.

We have already asked the Library of Parliament to try to put together something for us on that, but would you gentlemen be willing to go back and take a look at your books and see if you can give us an indication as to the impact of those?

Mr. DeRoche: The cost level of all government services related to the operation of ships.

Mr. Angus: Related to the tax payable.

• 1015

Mr. Lemay: I think, Mr. Angus, we can certainly give you that for one particular reason. In our financial profile that we introduced with the Department of Agriculture we have it on an industry-wide basis. So we can give it to you on this industry-wide basis. I would not like to give it to you strictly for CSL.

[*Traduction*]

pilotage et autres droits prélevés, pourriez-vous nous dire quel est le montant de votre dégrèvement fiscal. Est-ce que cela réduit votre impôt de 50 p. 100, de 75 p. 100, de 100 p. 100? Est-ce que vous pourriez nous donner une idée de ce que cela signifie sur le plan de l'impôt?

M. Lemay: Pour vous répondre, il faudrait avoir les chiffres sous les yeux.

M. Pitre: Environ, Raymond, 5 à 6 p. 100 de nos charges sont ce que nous appelons des charges de navigation. Ce sont des charges qui n'ont pas de rapport direct avec l'utilisation des bateaux, et ce sont essentiellement des péages maritimes, des droits de port ou de manutention des grains par exemple. Les droits et taxes qui nous sont imposés par l'État représentent donc—la question est effectivement intéressante—environ 5 p. 100 de nos revenus. À cela viennent s'ajouter certains coûts et certaines dépenses qui nous sont imposés par la réglementation de l'État; je pense au contrôle de la pollution, à la sécurité, etc. Il faudrait compter là encore 5 p. 100 des dépenses que nous engageons pour les bateaux eux-mêmes.

M. E. DeRoche (vice-président de l'exploitation, Canada Steamship Lines Inc.): Il est effectivement très difficile de répondre à la question, car, pour être précis, il faudrait inclure ce que nous coûtent par exemple les inspections annuelles qui ont lieu sur les bateaux, que ce soit des inspections concernant la sécurité à bord ou l'état des machines, etc. Il faudrait donc nous donner un petit peu de temps pour que nous puissions calculer tout cela de A à Z.

M. Angus: Je vais vous expliquer pourquoi je pose la question. C'est évidemment pour réduire le déficit que le gouvernement envisage de faire recouvrer les dépenses de l'administration; mais si l'utilisateur peut répercuter les nouveaux droits dans le calcul de la masse imposable, je ne vois pas ce qui aura changé, d'autant plus qu'il faudra ajouter ce que coûte à l'administration la collecte de ces nouveaux droits, notamment si l'on veut se fixer l'objectif des 15 p. 100 du budget de la Garde côtière, comme le ministre l'a proposé. J'ai donc l'impression qu'au total cela risque de coûter plus que cela ne rapportera, et que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

Nous avons d'ailleurs demandé à la Bibliothèque du Parlement de nous faire une étude là-dessus, mais peut-être pourriez-vous également, messieurs, nous faire ce calcul en ce qui vous concerne.

M. DeRoche: C'est-à-dire ce que coûtent les services de l'administration, par comparaison à ce que nous coûtent l'exploitation de notre flotte.

M. Angus: Surtout dans une optique fiscale.

M. Lemay: Je pense pouvoir déjà dire, monsieur Angus, et cela pour une raison bien précise, que nous pourrions vous fournir ces chiffres. Je pense en effet qu'ils sont indiqués dans une analyse financière du transport maritime que nous avons présentée au ministère de l'Agriculture. Nous pourrions donc vous donner le chiffre pour l'ensemble de ce secteur. Je

[Text]

Mr. Angus: Fair enough.

Mr. Lemay: I think it should be given to you on an industry-wide basis.

Secondly, one of the things you have to take into account is that our customers are paying also much more . . .

Mr. Angus: Yes.

Mr. Lemay: —than we do. So this has an impact and a reflection on our ability to negotiate appropriate rates for us to be in a profitable position, to come back to the point you made before. So I think in our assessment we will have to take that into account, because what we do not get one way we just can get the other way at the same time. So I think you will have to take into account the total government charges, including those to our customers, in order to give you a fair assessment of what the industry can bear.

Mr. Angus: Let me explore briefly your comments about how the marine sector has not been treated exactly the same as other transportation sectors. You make reference to some of the gas tax that seemed to be placed on your industry and not on others. Yet part of the Minister's argument for the cost recovery for the Coast Guard is the fact that the marine sector pays much less, relatively speaking, for the cost of government services than does air or rail or truck. Would you care to comment on that?

Mr. Pitre: Certainly in the case of the TFCRC the Canadian shipping industry was not only the only transportation industry but also the only Canadian industry that paid world price for fuel when every other Canadian was paying a made-in-Canada price for fuel. So in that case that was a special charge just related to the marine industry.

We have heard comments towards the types of costs that are recovered by the government, and we have heard comments that we have to pay a larger share. First, we have not seen any numbers related to that. Second, we have not had any input into the cost structure that is being offered to us.

There are two ways to reduce the deficit: one way is to increase revenue; the other way is to reduce costs. We were trying to suggest in Raymond's concluding comments that we would like to set up a process whereby maybe we can review expenditures and see if these types of expenditures are necessary for the safe survival and trading patterns of shipping transportation on the Great Lakes.

So I think if the comments are true—and I have not seen figures to back them up—then it may mean that the expenditures are too high.

Mr. Lemay: I read the opening remarks made by the Minister, and that point was brought up at one point.

[Translation]

préférerais ne pas vous donner uniquement les chiffres pour la CSL.

M. Angus: Très bien.

M. Lemay: Je pense d'ailleurs que ce sont les chiffres du transport maritime qui devraient ici être intéressants.

Deuxièmement, une chose dont il faut également tenir compte, c'est que la facture de nos client . . .

M. Angus: Je sais.

M. Lemay: . . . a été encore plus alourdie que la nôtre. Pour en revenir donc à ce que vous disiez tout à l'heure, cela a évidemment des conséquences sur les tarifs que nous négocions afin de pouvoir faire des bénéfices. Il faudra donc que nous en tenions compte dans nos calculs, car ce qui n'est pas prélevé d'un côté l'est de l'autre. Il faudra tenir compte du total de ce que l'État récupère, y compris auprès de nos clients, pour que vous ayez une idée précise de ce que l'ensemble du secteur verse.

M. Angus: Permettez-moi de m'attarder un peu sur ce que vous disiez à propos de l'injustice dont le secteur maritime a été victime, par rapport aux autres secteurs de transport. Vous parlez notamment d'un impôt sur le carburant, dont les autres secteurs étaient exonérés. Pourtant, un des arguments du ministre à propos de la Garde côtière et de son désir de recouvrer certaines dépenses de l'administration, c'est précisément de dire que le secteur maritime paie moins, proportionnellement, pour ces services assurés par l'État que les transports aériens, le rail ou les transports routiers. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Pitre: Dans le cas du PRIC, on peut affirmer que le secteur des transports maritimes a été non seulement le seul secteur des transports, mais également le seul secteur de l'industrie canadienne à payer le prix mondial alors que tous les autres avaient des prix «maison» pour leur carburant. Il s'agissait donc, dans ce cas d'un prélèvement imposé uniquement au secteur des transports maritimes.

On parle beaucoup de la nécessité de rembourser l'administration pour ses dépenses, et on dit même que notre part devrait être augmentée. À cela je répondrais que nous n'avons jusqu'ici pris connaissance d'aucun chiffre précis, et que, deuxièmement, nous n'avons pas été consultés sur les dépenses de l'administration pour ces services qui nous sont offerts.

Il y a deux façons de réduire un déficit. L'une est d'augmenter les recettes, l'autre est de réduire les dépenses. Dans sa conclusion, Raymond explique précisément que nous aimerions être associés à l'analyse de ces dépenses afin que l'on puisse constater si oui et non elles sont effectivement indispensables à l'avenir de notre activité sur les Grands Lacs, compte tenu de ses caractéristiques.

Si ce que l'on dit est vrai—mais pour le moment je n'ai toujours pas vu de chiffres—il se pourrait bien que ces dépenses soient trop élevées.

M. Lemay: En relisant les commentaires liminaires du ministre, je constate effectivement que la question a été abordée.

[Texte]

Beard in mind that in the marine industry we do not have the same revenue to go against costs as in the railroad industry or in the air industry. We do not carry any passengers. We are low-key with a high-profile industry. So, in the percentages that say that at one point the air industry is recovering about 40% to 45% of its costs, it is according to the revenue.

In our case it is very small because we have no revenue. But we pay for everything we use right now, except maybe for navigation aids, icebreaking. Besides that, we double pay for the pilots. We pay for pollution control. I think in Lake Ontario we take the water in one way and we put it back much better than when we took it, to be honest with you.

So these are things we are doing.

Mr. Angus: I think a lot of people would agree with you on that one.

Mr. Pitre: That is a good point, Raymond, you make on pilotage. We have one ship in our fleet called the *Fairbeck* that pays over \$600,000 over a nine-month season for pilotage services that our captain could do on his own. So there is an expense of \$600,000 for a service we do not require. So if that is the case then there is a situation where we certainly overpay for services rendered.

• 1020

Mr. Lemay: In one word, if you can eliminate a little bit of that, we can maybe pay for the services we are not paying for now.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

A couple of observations, I suppose, as much as anything else. The first one would be to reassure Mr. Lemay that southern operators will not be charged for northern operations. It is not contemplated, and as a matter of fact I think you would have to have taken leave of your senses to consider it.

I think it is important to go back to comments made directly by the Minister, and two or three of them, I think, are appropriate. The Minister quite readily admits that the subject of clause 4 has not been as widely discussed in the industry as he would like and as the department would like. To overcome that he has done two things. First of all, he has indicated, indeed stated, that he will establish a consultative committee which will, in turn, presumably have as one of its tasks the identification of an appropriate amount of the \$864 million that presently constitutes Canadian Coast Guard service costs.

What that figure is, I suppose, can only best be determined together with some of the questions you are raising: What in fact are the duplicated costs? Where can services not necessary to safe and efficient operation be eliminated or reduced in terms of cost to the users? I would suspect when that process is finished the amount of money we are talking about in an overall sense would be significantly reduced, probably

[Traduction]

Mais n'oubliez pas que les transports maritimes ne disposent pas, pour couvrir leurs coûts, de recettes comparables à celles du rail ou des transports aériens. Nous n'assurons pas le transport des voyageurs. Et, malgré les apparences, nous n'avons donc pas des revenus importants. Lorsque l'on dit que, à partir d'un certain seuil, les transports aériens récupèrent 40 à 45 p. 100 de leurs coûts, c'est grâce à leurs recettes.

Dans notre cas, les recettes sont très faibles. Mais nous sommes pourtant bien obligés de payer pour tous les services qui nous sont fournis, excepté peut-être les aides à la navigation et les services de brise-glace. Cela dit, nous payons des services de pilotage dont nous n'avons pas besoin, et nous payons aussi pour le contrôle de la pollution. Or, dans le lac Ontario, je crois bien que nous rejetons une eau plus propre que celle dont nous nous sommes servis au départ; croyez-moi.

Voilà où en sont les choses.

M. Angus: Beaucoup de gens seraient d'accord avec vous là-dessus.

M. Pitre: Ce que vous dites sur le pilotage, Raymond, est tout à fait juste. Le *Fairbeck* qui est un de nos bateaux, paie plus de 600,000\$ de frais de pilotage pour une saison de neuf mois, alors que notre capitaine pourrait très bien s'en tirer tout seul. Voilà donc 600,000\$ que nous payons pour un service dont nous n'avons absolument pas besoin. Il est donc absolument certain que nous payons beaucoup trop certains services qui nous sont rendus.

M. Lemay: Bref, si l'on pouvait diminuer un peu ce genre de factures, nous pourrions peut-être alors payer effectivement pour certains services qui sont pour le moment gratuits.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Quelques remarques, d'abord, si vous le voulez bien. Et tout d'abord j'aimerais rassurer M. Lemay, et compagnies qui travaillent dans le Sud, des services dont on a besoin dans le Nord. Cela n'est pas du tout ce dont il est question; il faudrait avoir complètement perdu la notion du bon sens.

Mais revenons à ce que le Ministre a lui-même dit, et notamment là où c'était effectivement tout à fait justifié. Il reconnaît que l'on n'a pas suffisamment discuté de l'article 4, ni dans le secteur des transports maritimes concernés, ni au ministère. Il a donc prévu deux mesures correctives. Tout d'abord, il a annoncé la création d'un comité consultatif, dont une des tâches sera précisément de vérifier quelle part de ces 864 millions de dollars que coûtent les services de la Garde côtière est effectivement justifiée.

La meilleure façon de répondre à cette question, c'est de répondre également aux questions que vous posez, et notamment à celle de savoir où ces dépenses font double emploi. Il faut donc se demander si l'on ne peut pas se passer de certains de ces services, qui ne sont pas nécessaires à une exploitation efficace et sécuritaire, ou du moins en réduire la facture que paye l'utilisateur. J'imagine qu'au terme de tous ces calculs, on

[Text]

significantly less than half of that. I have not looked at it in detail, nor has the industry. Indeed, that has been the burden of virtually every witness we have had. But that is a process that will take place; there is no question about that whatsoever.

The second point the Minister has stressed, over and over again, and that is when he used the term fairness and equity, I think a reasonable interpretation of that could only be that it includes everybody: the large commercial fishermen; the small pleasure craft operators; and the commercial users, such as your company and your industry, sir. I think it is important to keep that in mind; that there will be a consultative process. The Minister has invited the industry and the users of coast guard services to participate in that process; and at some point down the road when we have common assumptions as to what our costs or even, indeed, what are excessive costs . . . ; that we have this common assumption and understanding before we even begin to assess the charges.

The final point I would make is this of course is in response to a very clear directive over, I think, each of the last three years by the Auditor General that we begin to apply the law.

Thank you for appearing. I had really no questions, except I was interested in Mr. Ouellet's observations about suggestions made by the Montreal Board of Trade and the Chamber of Commerce yesterday. Just to carry it a step further, I would be interested, if you have read their submission, in your comments on the appeal processes they have proposed and suggested.

The Chairman: I have three more Conservatives who would like to share the rest of the six minutes I have available. If you could have a very short answer to Mr. Forrestall, I will then call on Mr. Reid, Mr. Taylor, and Mr. Plourde, one after the other.

Mr. Lemay: Mr. Chairman, I will try to be as brief as possible.

I would like to mention two things on clause 4. I appreciate the good intention of the Minister. I have read everything he has said so far. But what we dislike in clause 4 is it is a blank cheque. We would like to have built into the law some limitations which will bring some benchmark we can work with and will serve as a guideline. What I am bringing in right now is the Pilotage Act which was put up in a very, shall I call it "innocent way", and it has turned out to be a real mess. I do not want that to happen again.

We have the seaway. It is only in the last four years we have been consulted about the seaway, most of the time, after the fact.

To go back to Mr. Ouellet's point, I would like to say that this is maybe my second reservation about the presentation of the chamber of commerce brief. There has to be an end to an appeal process, and maybe they are going a little bit too far

[Translation]

s'apercevra effectivement que le budget global pourra singulièrement être réduit, et probablement même de plus de la moitié. Pour ma part, je n'ai pas encore fait le calcul dans le détail, et votre secteur d'ailleurs non plus. C'est précisément ce qui a beaucoup gêné la plupart des témoins que nous avons entendus jusqu'ici. Mais il ne fait aucun doute que ce calcul sera fait.

Deuxièmement, le Ministre n'a cessé de répéter qu'il fallait penser à une juste—c'est son terme—répartition des charges; je pense que la seule façon de comprendre cela, c'est que tout le monde sera concerné: c'est-à-dire les entreprises de pêche commerciale importantes, les petits plaisanciers, et les utilisateurs de la marine marchande, comme vous-mêmes, messieurs. Il est important de ne pas perdre de vue qu'il y aura effectivement consultation. Le Ministre a invité votre secteur et tous ceux qui ont recours à la Garde côtière, à s'associer à ce processus de consultation; et lorsque nous nous serons mis d'accord sur ce que coûtent, ou ce que coûtent en trop . . . C'est de ces chiffres que nous aurons besoin avant de commencer même à fixer ce que l'administration pourra prélever.

Et enfin, j'aimerais dire que nous nous sommes engagés dans cette voie à la suite de directives très claires réitérées par le vérificateur général depuis trois ans, et nous exhortant à faire appliquer la loi.

Je vous remercie d'être venus. Je n'avais pas véritablement de questions à poser, si ce n'est à propos de ce que M. Ouellet a dit de la position du *Montreal Board of Trade* et de la Chambre de commerce. J'aimerais donc savoir, quant à moi, et au cas où vous auriez lu leur mémoire, ce que vous pensez de cette procédure d'appel dont il a été question.

Le président: J'ai encore trois Conservateurs sur ma liste, pour les six dernières minutes. Si vous pouviez répondre très rapidement à M. Forrestall, je passerai ensuite la parole à MM. Reid, Taylor et Plourde, dans cet ordre.

M. Lemay: Monsieur le président, je vais essayer d'être aussi bref que possible.

J'aurais donc deux choses à préciser à propos de l'article 4. Je me félicite des bonnes intentions du Ministre. J'ai d'ailleurs lu avec attention chacune de ses interventions. Ce qui nous effraie le plus à propos de l'article 4, c'est la possibilité que l'on donne carte blanche à l'administration. Il serait bon que la loi fixe certaines limites, à l'intérieur desquelles nous pourrions opérer et qui nous serviraient de lignes directrices. La question que je soulève présentement est celle de la Loi sur le pilotage, qui a été rédigée de façon, disons, «très innocente» et il en est résulté un terrible gâchis. Je ne veux pas que cela se reproduise.

Nous avons la Voie maritime, et on nous consulte à son sujet depuis quatre ans seulement, la plupart du temps après coup.

Pour revenir à la question de M. Ouellet, je vous avoue que c'est la deuxième réserve que j'ai au sujet de l'exposé de la Chambre de commerce. Le processus d'appel doit avoir une fin, et je crois qu'ils vont un peu trop loin en la matière. On

[Texte]

with that. We can appeal, but not appeal two or three times. I think there is a limitation to be put on that. I am not alarmed; Mr. Ouellet is. But I think at a certain point there is nobody above the Supreme Court. So this is my second reservation.

The rest of it is pretty well fair, equitable and well done. But what we want to see in clause 4 is something that will be more than good intention, that will define a process which we will be obliged to go with by law. I think we must have that kind of protection built into clause 4.

The Chairman: Thank you. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. May I ask the witnesses some rather basic questions as to the use of carriers on the St. Lawrence waterway system? I rather gather that Canada Steamship Lines are basically carriers on the Great Lakes. And when you talk about international competition, you are really talking about a port from Canada and a port in the United States; you are not talking about a transportation system between two American ports.

Mr. Pitre: If our charges are too high, you may find the American steel industry, for example, buying their iron ore from American sources, the Mesabi and Marquette Range in Michigan and in Wisconsin rather than from the Provinces of Quebec and Newfoundland.

If they source from the American side, then only American ships can carry that product, so that would be cargo lost to Canadian ships.

Mr. Reid: You have heard Mr. Forrestall talk about the fairness of charges, that you would not be charged with rates pertaining to Coast Guard services in the far north. I gather from your brief that you are prepared to share in the cost of services delivered either directly or indirectly, but to your benefit.

Mr. DeRoche: If I might just comment on that, because it has been mentioned a few times, it is not our intention at all to claim that we would be charged in any way for Arctic services.

The problem is that the icebreakers available to the Canadian Coast Guard are also used for the high Arctic, such as a new class of *Pierre Radisson*, etc. In the late fall and early spring these ships are available in the St. Lawrence River and connecting seaway for use in breaking ice. Now, what we are talking about essentially is first-year ice, certainly not of the scope that would require an icebreaker of that size. What we are concerned with is the question: How do you equitably break down the fact that the *Pierre Radisson* is traversing the seaway, as opposed to a ship that may be one-half, one-third—it is an arbitrary number—but certainly sizeably smaller than a ship of Arctic class. It is this type of thing that concerns us more than the thought that possibly the Coast Guard will be passing off charges for high Arctic operation.

The Chairman: Mr. Taylor, please. One question.

[Traduction]

peut faire appel, mais pas deux ou trois fois. Il doit y avoir une limite. Je ne suis pas inquiet, c'est M. Ouellet qui l'est. À un moment donné, on ne peut pas aller plus loin que la Cour suprême. Voilà donc ma seconde réserve.

Pour ce qui est du reste, c'est assez juste, équitable et bien fait. Nous voudrions que l'article 4 contienne autre chose que de bonnes intentions, qu'il définisse un processus qui nous soit imposé par la loi. Il faut, à mon avis, que l'article 4 prévoi cette protection.

Le président: Merci. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser aux témoins des questions plutôt fondamentales concernant l'utilisation des navires de charge sur la Voie maritime du Saint-Laurent? Je crois comprendre que la *Canada Steamship Lines* fait ce genre de transport surtout sur les Grands Lacs. Lorsque vous parlez de concurrence internationale, vous parlez en réalité d'un port d'origine au Canada et d'un port de destination aux États-Unis, et non pas d'un mode de transport entre deux ports américains.

M. Pitre: Si nos droits sont trop élevés, la sidérurgie américaine pourrait, par exemple, acheter son minerai aux États-Unis, dans la région de Mesabi et de Marquette au Michigan et au Wisconsin, plutôt que dans les provinces de Québec et de Terre-Neuve.

Si leurs fournisseurs sont américains, seuls les navires américains transporteront ce produit; par conséquent les navires canadiens perdront ces cargaisons.

M. Reid: Vous avez entendu M. Forrestall nous dire que les droits doivent être équitables, qu'on ne vous imposera pas les tarifs exigés par la Garde côtière dans le Grand Nord. Je crois comprendre, d'après votre mémoire, que vous êtes prêts à partager le coût des services assurés directement ou indirectement, si toutefois c'est dans votre intérêt.

M. DeRoche: Permettez-moi de faire une remarque sur ce sujet qui a été mentionné plusieurs fois; nous ne prétendons pas du tout qu'on exigerait de nous un paiement quelconque des services dans l'Arctique.

La difficulté c'est que les brise-glaces dont se sert la Garde côtière canadienne servent également tout au nord de l'Arctique, comme par exemple le *Pierre Radisson* qui est porté à cette nouvelle catégorie de brise-glaces. Car durant l'automne et au début du printemps, ces navires sont disponibles sur le Saint-Laurent et sur la Voie maritime qui s'y rattache où ils servent à briser la glace. Nous voulons parler surtout de la première glace de l'année, et certainement pas des conditions qui exigeraient un brise-glaces de cette puissance. Voilà la question qui nous préoccupe: comment peut-on comparer le *Pierre Radisson* qui traverse la Voie maritime avec un navire dont le tonnage peut être la moitié ou même le tiers—c'est un chiffre arbitraire—mais beaucoup moins important qu'un navire de la catégorie de ceux qui vont dans l'Arctique. Ce genre de chose nous préoccupe davantage que l'idée de voir la Garde côtière exiger le paiement des services qu'elle assure au milieu de l'Arctique.

Le président: Monsieur Taylor, s'il vous plaît. Une question.

[Text]

Mr. Taylor: Yes. I enjoyed your brief very much and noticed that one of your major cargoes is grain.

My question is: How serious is the threat that the Great Lakes and St. Lawrence Seaway may price itself out of the market and grain and other traffic destined for Thunder Bay may divert to the Mississippi? Is that a real threat or is that simply put as a suggestion?

Mr. Lemay: I think Mr. Pitre and I can answer that. I think we can complement each other. I think right now it has started. Because of the Prince Rupert commitment that the Canadian Wheat Board has this year, the shipment of grain through the St. Lawrence has been reduced by 20%.

• 1030

The American grain that used to come through the St. Lawrence Seaway now goes by rail to the Mississippi and is sent out through the Mississippi River in barges. We are losing the grain because right now, I am told, there is a difference in cost of about \$10 to \$15 between railing grain to the west and shipping grain through the St. Lawrence Gulf.

We are also losing cargoes because the seaway tolls are high. We are losing iron ore, the Labrador iron ore. Instead of coming up the seaway, it is going through the east coast. I have not been able to check on it, but I am told that last year we lost about 1.5 million of ore that should have come up through the seaway for the American mills. Instead, it was railed from the east coast to the mills.

So these are the three examples that I am coming up with. Perhaps Mr. Pitre can complement me on it.

Mr. Pitre: From the Canadian grain point of view, if costs become too high Canadian grain, first, may not be sold, because the Canadian Wheat Board is having a very tough time now marketing its grain on an international basis. Or, if it is sold, it may be routed through Vancouver and Prince Rupert. This would reduce the volume of tonnage going through the Great Lakes, which would mean less tonnage on which to pay a higher burden.

As far as the U.S. grain is concerned, certainly the U.S. grain has gone down the Mississippi. With additional charges, you may never see that U.S. grain coming back to the Great Lakes system.

As Raymond rightly points out, the Americans, as I suggested, may not only source their coal from the U.S. side, its iron ore from the U.S. side, but also there is a trend now to routing that iron ore down to the Baltimore and Philadelphia region and railing it into the Pittsburgh area, where the steel mills are located. So what we may end up doing is diverting cargoes and having less cargoes to pay for the charges.

[Translation]

M. Taylor: Oui. J'ai beaucoup apprécié votre exposé et j'ai remarqué que les céréales représentent une de vos principales cargaisons.

Ma question est la suivante: dans quelle mesure les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent seraient-ils vraiment trop coûteux pour le transport des céréales et des autres produits à destination de Thunder Bay menacés, par conséquent, d'être détournés sur le Mississippi? Est-ce vraiment une menace ou s'agit-il tout simplement d'une suggestion?

M. Lemay: M. Pitre et moi-même pouvons, je crois, répondre à cette question. Nos réponses se compléteront. Cela se fait déjà. A cause de l'engagement de Prince Rupert cette année vis-à-vis de la Commission canadienne du blé, le transport des céréales sur le Saint-Laurent a diminué de 20 p. 100.

Les céréales américaines qui étaient transportées par la Voie maritime du Saint-Laurent sont maintenant acheminées par voie de chemin de fer jusqu'au Mississippi et ensuite par péniches sur ce fleuve. Nous perdons le transport des céréales car présentement, me dit-on, il en coûte d'environ 10\$ à 15\$ de moins de transporter les céréales par chemin de fer vers l'Ouest que de les transporter par navire via le Golfe du Saint-Laurent.

Nous perdons également des cargaisons étant donné que le péage sur la Voie maritime est très élevé. Nous perdons le transport du minerai de fer, celui du Labrador. Au lieu d'emprunter la Voie maritime, il est acheminé par la côte est. Je n'ai pu vérifier, mais on me dit que l'an dernier nous avons perdu pour 1.5 million de dollars de minerai qui aurait dû être transporté par la Voie maritime vers les aciéries américaines. Ce minerai a plutôt été transporté par chemin de fer de la côte est vers les aciéries.

Voilà donc trois exemples, M. Pitre pourrait peut-être compléter ma réponse.

M. Pitre: Si les coûts deviennent trop élevés pour les céréales canadiennes, tout d'abord elles ne se vendront peut-être pas, étant donné que la Commission canadienne du blé a beaucoup de difficultés actuellement à commercialiser ses céréales sur le plan international. Si elles étaient vendues, le transport se ferait par Vancouver et Prince Rupert. Le tonnage serait donc réduit sur les Grands Lacs et il faudrait payer des droits plus lourds sur ce tonnage moins élevé.

Pour ce qui est des céréales américaines, leur transport se fera bien sûr par le Mississippi. Si on impose des droits additionnels, on ne verra plus de céréales américaines sur les Grands Lacs.

Comme l'a souligné Raymond, et je l'ai moi-même laissé entendre, les Américains prendront non seulement leur charbon du côté américain, leur minerai de fer également, mais on semble maintenant acheminer ce minerai de fer vers Baltimore et Philadelphie pour le transporter ensuite par chemin de fer vers la région de Pittsburgh où se trouvent les

[Texte]

The Chairman: Thank you very much. Mr. Plourde, do you have a short question?

M. Plourde: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lemay, vous avez abordé un point qui m'intéresse beaucoup. Vous avez parlé de la duplication des services dans l'entreprise privée. Je vous comprends très bien. J'aurais cependant aimé que vous nous disiez combien coûtent les inspections de vos bateaux par la compagnie Lloyd's par rapport aux inspections de la Garde côtière canadienne.

Mr. DeRoche: May I answer that? The Coast Guard charges at present are approximately one-half to one-third the cost of a Lloyd's inspection of the same piece of machinery. That is an approximation because it does vary. They inspect for multiple purposes; they inspect the hulls; they inspect machinery items; they inspect safety items.

In the case of Lloyd's—to correct that point, they are a classification society as opposed to an underwriter in London. Lloyd's Classification Society is worldwide and they essentially determine the class of a vessel based on its strength, its ability to enter a seaway or to handle the oceans of the world. Those services are paid for by shipping companies or shipowners as a means of maintaining a particular class in a vessel which also allows that vessel to trade between certain routes.

With respect to the coast guard in any country, including Canada, the country determines the level at which its own governmental services are imposed on the shipper.

In the case of Canada, we not only have the Coast Guard inspecting for safety reasons, such as fire and lifesaving equipment, anything to do with the safety of life at sea for the seamen, but also they inspect in a dual way things that fall under the Classification Society's rules and regulations.

• 1035

We feel there is duplication at this point, which is somewhat redundant and unnecessary, not necessarily from the standpoint of the coast guard services with regard to safety, which we, certainly as a shipowner, feel is necessary. Rather we feel the duplication with the Classification Society is unnecessary.

As for the level of cost, I am not sure how the charges are arrived at from the standpoint of the Coast Guard's Ship Safety Branch. But I do know that the Classification Society is a non-profit organization. Therefore, its costs must sustain the level of operation. So the charges we receive from the Classification Society are directly related to the cost of the society's operations.

The Chairman: Thank you very much.

M. Plourde: Une question de privilège, monsieur le président.

[Traduction]

acières. Nous allons finir par détourner les cargaisons et comme il y en aura moins, les frais seront plus élevés.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Plourde, voulez-vous poser une courte question?

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lemay, you brought up a point that I find very interesting. We spoke of the duplication of services in the private enterprise. I understand very well. What I would have liked, however, was to get from you the cost of the Lloyd's ship inspection in relation to the Canadian Coast Guard inspections.

M. DeRoche: Puis-je répondre à cette question? Les droits de la Garde côtière sont présentement la moitié ou le tiers environ—encore que cela varie—des coûts de l'inspection faite par Lloyd's sur les mêmes équipements. La Garde côtière a plusieurs objectifs lorsqu'elle fait ses inspections, elle inspecte les coques, la machinerie, l'équipement de sécurité.

Dans le cas de Lloyd's—j'apporte une correction, cette société est une société de classification, il ne s'agit pas de l'assureur de Londres. La société de classification Lloyd's est connue à l'échelle mondiale et elle s'occupe surtout de déterminer la classe d'un navire en se fondant sur sa puissance, sa capacité d'emprunter les voies maritimes ou sa navigabilité. Ce sont les sociétés de transport maritime ou les armateurs qui paient ces services afin de conserver une certaine classe pour un navire qui lui permettra d'emprunter certaines routes pour son commerce.

C'est le pays qui détermine, dans le cas de la Garde côtière de tout pays, y compris du Canada, le niveau des services gouvernementaux imposés à l'expéditeur.

Au Canada, non seulement la Garde côtière fait des inspections sur le plan de la sécurité, comme par exemple pour l'équipement d'incendie ou de sauvetage, tout ce qui a trait à la sécurité en mer, mais elle fait également une double inspection pour toute question qui relève des règlements de la société de classification.

Nous croyons qu'il y a double emploi sur ce point; c'est une inspection quelque peu redondante et inutile, pas nécessairement du point de vue des services de la Garde côtière ni de la sécurité, que nous voyons, en tant qu'armateurs, comme nécessaire. Nous croyons plutôt qu'il ne sert à rien de faire la même chose que la société de classification.

Pour ce qui est des coûts, je ne sais pas très bien comment la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière établit les droits. Je sais cependant que la société de classification est une organisation sans but lucratif. Par conséquent, les coûts sont fixés en fonction des activités. Les droits que nous impose la société de classification sont reliés directement aux coûts de ces activités.

Le président: Merci beaucoup.

Mr. Plourde: On a point of privilege, Mr. Chairman.

[Text]

Je veux remercier le témoin d'avoir présenté un mémoire en français. Je tiens à dire au Comité que dorénavant, lorsque des mémoires seront présentés uniquement en anglais, je m'abs tiendrai de siéger à ce Comité. J'espère que le Comité prendra les mesures nécessaires pour que les mémoires soient présentés dans les deux langues officielles.

The Chairman: Thank you, Mr. Plourde. I believe your point is well taken.

Do you wish to speak to this point of privilege, Mr. Ouellet?

M. Ouellet: Je suis d'accord avec M. Plourde.

The Chairman: I realize that the committee staffs with whom I have dealt on other committees, including our present clerk, have made great efforts to get the briefs in both languages. There are times, unfortunately, when the brief is in neither language and is given from notes. The witnesses do not have the facilities that Parliament has either for translating or for preparing briefs, and it is regrettable. Speaking for the clerk and the staff, we do try to have them in both languages whenever possible. I apologize to you, Mr. Plourde, on behalf of the establishment here for not having this particular brief in both languages.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps if I could just join in this point of privilege to remind the hon. members that there have been cutbacks in the translation services available to the Parliament of Canada and that clearly this is an impediment to ensuring that the briefs coming in in either official language are able to be translated in time for committee hearings. So perhaps the hon. member might like to talk to his caucus colleagues to see whether they can put some pressure on the government to ensure that we have adequate translation staff.

The Chairman: I feel, Mr. Angus, and perhaps so do the rest of the members of the committee, that we are taking up a lot of time with the witnesses at the present time. This is a problem that has struck this Parliament particularly hard because of the growth of legislative committees. I believe the demand on the translation services has been increased quite substantially in this Parliament and that it will improve, I can assure you, as time passes.

Mr. Ouellet, do you wish to speak again on this?

M. Ouellet: Monsieur le président, je pense qu'il n'incombe pas nécessairement au gouvernement de faire traduire les mémoires qu'il reçoit. Hier, la Chambre de commerce de Montréal et le *Board of Trade* ont présenté un mémoire bilingue. La *Canada Steamship Lines Inc.*, qui est le témoin de ce matin, nous a présenté un mémoire bilingue. Je pense que la plupart des associations nationales ou des grandes compagnies qui viennent témoigner devant nous devraient avoir la courtoisie de nous présenter leurs mémoires dans les deux langues.

Je comprends parfaitement la frustration de M. Plourde. Le prochain témoin, Ultramar, est une compagnie qui oeuvre dans la province de Québec depuis de nombreuses années. À moins

[Translation]

I wish to thank the witness for tabling a French version of his brief. I must inform the members of this committee that from now on, when the briefs are tabled in English only, I will not sit on the committee. I hope the committee will take the necessary steps for the brief to be tabled in both official languages.

Le président: Merci, monsieur Plourde. Ce que vous dites nous semble très légitime.

Voulez-vous prendre la parole au sujet de cette question de privilège, monsieur Ouellet?

Mr. Ouellet: I agree with Mr. Plourde.

Le président: Je sais que le personnel des Comités dont j'ai fait partie, y compris notre greffier actuel, a fait beaucoup d'efforts pour obtenir les mémoires dans les deux langues. Malheureusement, il arrive qu'il n'y ait de mémoire dans aucune des deux langues, le témoin s'inspirant de notes. C'est regrettable que les témoins n'aient pas les services dont nous disposons au Parlement pour faire traduire ou préparer leurs mémoires. Je dirai au nom du greffier et du personnel, que nous essayons d'obtenir les mémoires dans les deux langues chaque fois que c'est possible. Je m'excuse auprès de M. Plourde, au nom de notre groupe, de n'avoir pu obtenir ce mémoire dans les deux langues.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je pourrais peut-être souligner à ce moment-ci pour les membres du Comité qu'il y a eu compression dans les services de traduction du Parlement; de ce fait, il est difficile de faire traduire à temps un mémoire qui n'est présenté que dans une seule langue. L'honorable député pourrait peut-être en parler à ses collègues du caucus afin qu'ils puissent exercer des pressions sur le gouvernement pour que nous obtenions le nombre de traducteurs nécessaire.

Le président: Je crois, monsieur Angus, c'est peut-être l'avis également des autres membres du Comité, que la traduction des témoignages monopolise le temps des traducteurs. Ce problème est devenu très évident pendant cette législature à cause du plus grand nombre des comités législatifs, qui met beaucoup plus à contribution, je pense, les services de traduction; mais les choses vont s'améliorer à l'avenir.

Monsieur Ouellet, voulez-vous de nouveau prendre la parole à ce sujet?

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I believe it is not just up to the government to translate the briefs that are tabled. Yesterday, the *Chambre de commerce de Montréal* and the Board of Trade tabled a bilingual brief. The Canada Steamship Lines, one of our witnesses this morning, has also tabled a bilingual brief. Personally, I believe that the majority of the national associations or major companies coming before us should have the courtesy to table their briefs in both official languages.

I fully understand Mr. Plourde's frustration. The next witness, Ultramar, is a company that has operated in the Province of Quebec for quite a few years. I may be wrong, but

[Texte]

de preuve du contraire, le mémoire qu'ils nous ont fait parvenir est uniquement en anglais. M. Plourde, tout comme d'autres députés, devrait pouvoir s'attendre à ce que ces associations et compagnies, surtout celles de la province de Québec, fassent l'effort de soumettre leurs mémoires dans les deux langues.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

• 1040

I believe the next brief is in both languages. In the last committee I chaired we did have a brief that was in French only. We managed, but I certainly have an appreciation of the difficulties it does cause for people.

I would like to thank the president and his staff officers for coming to see us this morning. I found your contribution to be very pertinent and to the point. I trust that the members of the committee will bear it in mind when we get to clause-by-clause study and it comes time for amendments.

Thank you, indeed, for coming to see us this morning.

Mr. Lemay: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, members of the House. We have been privileged to have been heard by you. I only hope that we contributed to the betterment of Canada at large.

Je vous remercie infiniment, messieurs les députés, de nous avoir accordé le privilège de témoigner devant vous aujourd'hui.

The Chairman: I would like to call on Ultramar now.

Gentlemen, our next witness is Mr. Berry. He is the Manager for Government Affairs of Ultramar, a company which has been somewhat in the news recently. I do not think it is any stranger to any parliamentarian these days.

Mr. Berry, would you give us your evidence and then be prepared for questions later?

Mr. William Berry (Manager for Government Affairs, Ultramar): Yes. Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

This submission was completed only late yesterday. I am sorry, I could not give it to you earlier. A French-language version of it is in preparation.

This submission with respect to Bill C-75 is confined to those sections of the bill relating to the cost of navigational services, clause 4, and parts XX and XXI, relating to maritime pollution.

Ultramar Canada moves more crude oil and oil products by water than any other oil company in Canada. It has operated a 100,000 barrel per day oil refinery on the south shore of the St. Lawrence River in the town of Saint-Romuald opposite Quebec City since 1971. This refinery was upgraded in 1983 at a capital cost of \$310 million, of which over 90% of materials and labour were sourced in Canada, principally in the province of Quebec and the Quebec City area.

[Traduction]

I think, their brief is in English only. Mr. Plourde, like the other members, has a right to expect that these associations and companies, especially those operating in Quebec, will make the effort to table their briefs in both languages.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Si je ne me trompe, le mémoire suivant est rédigé dans les deux langues. Lors de la dernière séance que j'ai présidée, nous n'avions que la version française. Nous nous en sommes arrangés, mais je comprends très bien que cela pose quelques petits problèmes à certains.

Je voudrais donc remercier le président et ses directeurs d'être venus ce matin. Vous êtes au fait de la question, et ce que vous avez eu à nous dire est parfaitement pertinent. Je suis certain que les membres du Comité s'en souviendront lorsque nous passerons à l'étude article par article et que nous discuterons des amendements.

Encore merci d'être venus.

M. Lemay: Merci, monsieur le président, et messieurs les députés. Cela a été pour nous un honneur. J'espère seulement que cela aura permis de faire avancer les choses, dans l'intérêt du Canada tout entier.

Thank you very much indeed, members of the House, for giving us the privilege of speaking to you today.

Le président: Nous allons maintenant passer à Ultramar.

Messieurs, nous avons le plaisir d'accueillir M. Berry. Il est le directeur des relations avec le gouvernement à la société Ultramar, une société dont il a été quelque peu question dans les médias ces temps derniers. Cela devrait donc être un nom qu'aucun de nos parlementaires n'ignore plus.

Monsieur Berry, voudriez-vous faire votre exposé, suite à quoi nous passerons aux questions?

M. William Berry (directeur des relations avec le gouvernement, Ultramar): Oui. Merci, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité.

Nous n'avons terminé notre mémoire qu'hier soir, je m'en excuse, c'est ce qui explique que vous ne l'avez pas reçu plus tôt. Il est en train, par ailleurs, d'être traduit en français.

Ce mémoire qui porte sur le projet de loi C-75 limite son propos aux articles du projet de loi concernant les services d'aide à la navigation, l'article 4, et les parties XX et XXI concernant la pollution.

Ultramar Canada fait transporter par voie maritime plus de pétrole brut et de dérivés du pétrole que toute autre société pétrolière du Canada. Notre société raffine, depuis 1971, 100,000 barils par jour de pétrole sur la côte sud du St-Laurent, en face de Québec, à St-Romuald. Nous avons investi en 1983 310 millions de dollars supplémentaires dans cette raffinerie, pour des travaux dont les matériaux et la main-d'oeuvre venaient à 90 p. 100 du Canada, et pour l'essentiel de la province et de la ville même de Québec.

[Text]

This upgrading enabled us to operate that refinery in conformity with federal and Quebec energy policies, thereby increasing the production of gasoline, diesel and home heating oil while reducing by half its production of heavy fuel. The total refining capacity remained unchanged.

On January 1, 1986, Ultramar acquired the refining and marketing fixed assets of Gulf Canada Limited in Quebec and the Atlantic provinces. This acquisition will allow Ultramar to operate its Quebec City refinery at close to full capacity rather than the nonviable utilization level of 68% in 1985. Over the next several years, Ultramar will invest an additional \$125 million to de-bottleneck refining operations and upgrade marketing operations in Quebec and the Atlantic provinces.

Even when the refinery operated at only 68% of its designed capacity, it accounted for nearly 90% of the liquid tonnage through the Port of Quebec and 40% of the total in 1985. With the acquisition of Gulf in Quebec and the Atlantic provinces and the increase of capacity utilization to about 100,000 barrels per day, these proportions of port activity should increase.

• 1045

Depending on the types of crude oil used, this refinery will be producing and shipping and delivering to its customers about 20,000 barrels per day of heavy fuel and asphalt, which are persistent oils as defined in the bill. We will also be receiving some 100,000 barrels per day on average of crude oil imports. The total shipped will therefore be some 120,000 barrels per day of persistent oils. The company expects, in addition, to secure other business involving persistent oils which will be purchased from domestic or foreign sources and transported primarily by vessel.

If the proposed levy of 30¢ per tonne for the Ships Source Oil Pollution Fund were to be collected, then the cost to us would be in the vicinity of \$2 million per year. This includes levies on crude oil and product movements, product imports and double counting of the levy each time a persistent oil cargo crosses a dock inbound. Few of these costs would be incurred by the Montreal refiners with whom we principally compete, because they obtain their crude oil by pipeline and ship much of their persistent heavy oil product by modes of transport other than marine. East coast refineries would of course incur this levy, but since they compete with each other and with imports from Western Europe and the Caribbean in a local market their transportation economics are heavily water related. Consequently, they are in a better position than we are to pass this levy on to their customers.

[Translation]

Ces travaux de conversion ont permis—conformément aux objectifs de la politique énergétique fédérale et québécoise—d'augmenter la production d'essence, de carburant diesel et de mazout, tout en réduisant la part de carburant lourd. Notons que la capacité totale de raffinage est restée la même.

Le 1^{er} janvier 1986, Ultramar a racheté le secteur raffinage et commercialisation de Gulf Canada Limited, pour le Québec et les provinces atlantiques. Cette acquisition permettra à Ultramar d'utiliser la raffinerie de Québec à près de 100 p. 100 de sa capacité de production, au lieu et place des 68 p. 100 de 1985, pourcentage insuffisant du point de vue de la rentabilité. Au cours des années qui viennent, Ultramar investira 125 millions de dollars supplémentaires afin de libérer le goulot d'étranglement du raffinage, et en même temps, augmenter sa puissance de commercialisation au Québec et dans les provinces atlantiques.

Même lorsque notre raffinerie ne fonctionnait qu'à 68 p. 100 de sa capacité, les produits que nous faisons transiter par le Port de Québec représentaient 40 p. 100 du volume total et 90 p. 100 du tonnage des matériaux liquides qui y transitaient. Avec l'acquisition de Gulf au Québec et dans les provinces atlantiques, et grâce au fait que notre raffinerie traitera près de 100,000 barils par jour, ces proportions devraient encore augmenter.

Selon les types de pétrole brut utilisés, la raffinerie devrait produire et livrer à ses clients quelques 20,000 barils par jour d'huile lourde et d'asphalte, qui sont des hydrocarbures persistants, dans le sens où l'entend le projet de loi. Nous recevons également quelques 100,000 barils par jour en moyenne de pétrole brut apporté. Cela fera donc au total quelques 120,000 barils par jour d'hydrocarbures persistants qui transiteront. À cela viendront s'ajouter certaines quantités d'hydrocarbures persistants dont la compagnie fera le commerce, et qui seront achetés à l'étranger ou au Canada, et transportés essentiellement par voie maritime.

Si l'on devait effectivement appliquer un droit de 30¢. par tonne transportée, pour constituer la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causées par les navires, nous aurions à verser près de 2 millions de dollars par an à ce titre. Voilà donc les droits que nous aurions à payer pour tout mouvement de pétrole brut et dérivés, pour toute importation, ce qui fait donc au total une double imposition de ces cargaisons d'hydrocarbures persistants à destination ou en partance des ports. Les raffineurs de Montréal qui sont nos principaux concurrents n'auront pas à payer ces droits, puisqu'ils font venir leur pétrole par pipeline, et expédient une partie importante de leurs hydrocarbures persistants par d'autres voies que la voie maritime. Quant aux raffineries de la côte est, qui auront à acquitter ce droit, elles sont en concurrence sur le marché local les unes avec les autres, ainsi qu'avec les fournisseurs de l'Europe de l'Ouest ou des Antilles, si bien que leur budget de transport est très directement déterminé par les transports maritimes. Cela veut dire qu'elles seront mieux à même que nous ne le sommes de répercuter ce prélèvement sur le prix à la clientèle.

[Texte]

Now that Ultramar will be selling oil products in all four of the Atlantic provinces, it will of course follow the price leadership of the major Atlantic province marketers, which would reflect the impact of the levy, if any. That is to say that, while the uniform application of any levy on all tide water oil refiners may appear to be equitable, it is not when viewed in the light of regional market conditions. In parts of its Quebec province marketing areas Ultramar would be able to pass on some of the levy cost to industrial customers for heavy fuel, such as the iron ore and forest-based resource industries in the Gulf of St. Lawrence, which also have the option to import heavy industrial fuel from Atlantic refineries, Western Europe or the Caribbean with the full cost of the levy attached. This additional cost merely complicates their already weakened ability to compete domestically and internationally.

Ultramar Canada is a founding member of the Petroleum Association for the Conservation of the Canadian Environment, who will be appearing immediately after me, and as such has participated in the preparation of that association's submission with respect to clauses 20 and 21 of the bill. We support these positions. Should you have any further questions regarding maritime pollution, they should be addressed to representatives of PACE.

PACE supports the position, in turn, of the Dominion Marine Association with respect to clause 4 of Bill C-75, cost recovery. While Ultramar is not a member of the DMA, it does subscribe to the tenets of the DMA position, wherein there is, however, in our view one omission: no recognition that the Canadian Cost Recovery Policies need to be closely coordinated with those in the United States. This is particularly important along a shared waterway, the Great Lakes and St. Lawrence.

Ultramar is also a member in its own right of the Great Lakes Waterways Development Association, which adopts essentially the same policy reference points as does the DMA. We also support the thrust of the Great Lakes Waterways Development Association proposals and will be content if the proposals of these two associations are incorporated into new legislation. Again, detailed questions from the committee related to cost recovery policy, legislation and administration should be directed to those two associations.

Of more particular interest to us is the dredging of the north traverse downstream from Quebec City. This was undertaken by the Government of Canada prior to the start-up of Ultramar's Quebec City refinery for the purpose of accommodating deep draft vessels, including grain vessels, oil tankers and container ships. We were only one of several organizations seeking the provision of a deeper channel. This dredging was undertaken in recognition that a deep channel in the north traverse would be a valuable regional economic development tool, and the government of the day pledged to maintain it at

[Traduction]

Ultramar sera donc désormais présent sur le marché des quatre provinces atlantiques, et alignera donc ses prix sur ceux des grands marchands de ces provinces, lesquels prix tiendront compte de ce nouveau droit. Celui-ci sera imposé à tous les raffineurs de la côte, ce qui à première vue semblerait équitable; cependant, si l'on tient compte des conditions du marché local, on s'aperçoit qu'il n'en est pas ainsi. Dans certaines régions du Québec, Ultramar pourrait effectivement inclure ce nouveau droit dans le calcul du prix consenti aux industriels, notamment dans le secteur de l'extraction du minerai de fer, et de l'industrie forestière du golfe du Saint-Laurent, secteurs qui peuvent également importer leur huile industrielle lourde des raffineries de l'Atlantique, de l'Europe de l'Ouest ou des Antilles, à un coût qui inclurait également le prélèvement de l'administration. Ce coût supplémentaire rendra ces secteurs encore moins compétitifs sur le plan national et international.

Ultramar Canada est un des membres fondateurs de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien—qui doit comparaître juste après moi—et en cette qualité nous avons participé à la préparation du mémoire de cette association, pour ce qui a trait aux parties 20 et 21 du projet de loi. Nous sommes donc en accord avec les positions qui sont énoncées. Au cas où vous auriez d'autres questions à poser sur le problème de la pollution en milieu de marins, je vous demande de les poser aux délégués de l'APCE.

L'APCE est par ailleurs d'accord avec la position de la *Dominion Marine Association* sur l'article 4 du projet de loi C-75, et qui traite du recouvrement par l'administration de certaines de ses dépenses. Alors qu'Ultramar n'est pas membre de la DMA, nous sommes d'accord avec l'essentiel de sa position, à une réserve près: cette association a omis de préciser que les politiques de recouvrement des coûts de l'Administration canadienne devraient être étudiées en fonction de celles de l'Administration américaine. Ceci est notamment très important là où nous partageons certaines voies maritimes, et notamment sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Ultramar est également membre de la *Great Lakes Waterways Development Association*, dont les positions sont tout à fait semblables à celles de la DMA. Nous sommes d'accord avec les propositions de la *Great Lakes Waterways Development Association*, et n'aurions rien à objecter au cas où les propositions de ces deux associations seraient prises en compte dans l'élaboration de la nouvelle législation. Là encore je demanderais aux membres du Comité qui auraient des questions plus détaillées à poser en matière de recouvrement des coûts, de les poser aux délégués de ces deux associations.

Nous sommes par ailleurs tout particulièrement concernés par les travaux de dragage de la traverse nord en aval de Québec. Ces travaux avaient été entrepris par le gouvernement fédéral avant la mise en service de notre raffinerie de Québec, et ce afin d'améliorer une voie empruntée par des bateaux à fort tirant d'eau, qui transportent notamment des céréales, des produits pétroliers et des conteneurs. Nous ne sommes donc qu'un organisme parmi d'autres à avoir demandé que l'on creuse le chenal. Cette opération de dragage a été décidée en raison de l'intérêt que présente pour le développement

[Text]

that depth. Dredging took place again in 1977 after silting occurred and several regional economic associations urged that the channel be maintained in accordance with the government's earlier undertaking. Copies of correspondence between our company, several Quebec area organizations and the federal government throughout this period are attached to this submission.

• 1050

I would like to break in here and take the liberty of quoting two passages from a brief submitted by the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et la Communauté urbaine de Québec* daté le 10 janvier 1977.

Tout en étant pleinement justifié sous le strict rapport des coûts directs et des bénéfices directs, le dragage du chenal nord s'inscrit d'abord et avant tout dans les engagements du gouvernement fédéral au plan de développement régional. Dans le memorandum soumis au Conseil des ministres en date du 23 avril 1971, recommandant l'adoption du projet, il était mentionné:

The activities of the Port of Quebec and its future development are closely related to the development of the Quebec region. Economists agree that a second pole of attraction is desirable in the economy of the Province of Quebec. Based on its exceptional attributes the City of Quebec and its port could become this pole of attraction. The Port is now serving many companies interested in receiving better services. The fact that Quebec is equipped with good skilled manpower is an important socio-economic factor. This skilled manpower makes an attraction for supplementary manpower. The Department of Regional Economic Expansion has already invested large sums of money for industrialization in the Quebec region; under the terms of the first Canada-Quebec Special Areas Agreement the Quebec Metropolitan area is designated to receive 55% of the total funds allocated to the Province of Quebec. The infrastructure already implemented combined with the proposed Ship Channel deepening project would permit the attainment of objectives of industrial expansion and decrease of regional unemployment. In more specific terms, the deepening of this 19 mile stretch of the St. Lawrence River is directly related to DREE's objectives for decreasing regional disparities.

En ce concerne le concept du paiement par l'utilisateur, le mémoire dit ceci:

Dans une lettre en date du 15 juin 1976, un officier supérieur du ministère des Transports informait un usager du port que le ministère n'était prêt à procéder au dragage du chenal à une profondeur supérieure à 38 pieds que si les usagers en assumaient eux-mêmes le coût.

Cette application à la traverse nord du concept du paiement par l'utilisateur n'a pas manqué de susciter étonnement et ressentiment dans les milieux portuaires et économiques de la région, en raison de son caractère arbitraire, paradoxal et inéquitable.

[Translation]

économique régional une amélioration du chenal, et le gouvernement s'était engagé à maintenir le chenal à cette profondeur. L'accumulation de sable obligeait à reprendre les travaux de dragage en 1977, date à laquelle diverses associations économiques régionales firent pression pour que l'on maintienne le chenal à cette profondeur, conformément aux engagements précédents du gouvernement. Vous trouverez, en annexe à ce mémoire, une copie de la correspondance échangée entre notre société, diverses organismes québécois et le gouvernement fédéral tout au long de cette période.

Je m'interromps pour citer deux passages d'un mémoire soumis par la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et la communauté urbaine du Québec, dated January 10, 1977.

While it would be fully justified on the basis of a strict direct cost-benefit approach, dredging the northern channel is, first and foremost, a federal government commitment in terms of regional development. The April 23, 1971 memorandum recommending the adoption of the project to the Council of Ministers stated:

Les activités du Port de Québec et son développement sont étroitement liés au développement de la région du Québec. Les économistes sont d'accord pour dire qu'il serait souhaitable pour l'économie de la province de Québec d'avoir une deuxième attraction. Étant donné les attributs de la ville de Québec, son port pourrait être cette attraction. Le port dessert actuellement plusieurs entreprises qui veulent de meilleurs services. Un facteur socio-économique important est le fait que le Québec possède une main-d'œuvre compétente. Cette compétence attirera d'autres. Le ministère de l'Expansion économique régionale a déjà investi des sommes importantes dans l'industrialisation de la région de Québec; en vertu de la première entente Canada-Québec la région du Québec métropolitain est censée recevoir 55 p. 100 de l'ensemble des fonds alloués à la province du Québec. L'infrastructure existante, et le projet du dragage du canal d'accès, nous permettraient d'atteindre les objectifs de l'expansion industrielle et de la diminution du chômage régional. Plus précisément, le dragage de cette portion de 19 milles du fleuve Saint Laurent est directement lié aux objectifs du MEER visant à réduire les disparités régionales.

As far as the user pay concept is concerned, the brief states:

In a letter dated June 15, 1976, a senior officer in the Department of Transport informed a port user that the department was not prepared to deepen the canal to more than 38 feet unless users were prepared to assume the costs themselves.

Applying the user pay concept to the north traverse has aroused surprise and resentment from those involved in the port and the region's economy, because of its arbitrary, paradoxical and unfair nature.

[Texte]

L'application de ce principe au chenal de la traverse nord apparaît d'abord arbitraire, car l'engagement du gouvernement fédéral en ce qui concerne le dragage de la traverse nord remonte à une époque où le gouvernement n'avait pas encore énoncé formellement le principe de recouvrement des coûts directs. Par contre, l'énonciation des intentions du gouvernement d'adopter comme politique, le principe de recouvrement des coûts directs, remonte à 1973. Entre autres témoignages sur les difficultés d'application, on nous permettra de citer le sous-ministre adjoint aux Transports, M. D.H. Kirkwood, qui devant le *Canadian Industrial Traffic League*, le 26 février 1976, déclarait ce qui suit:

While the User-pay concept may appear straightforward in principle, it has not been defined to bring out clearly, for the wide range of particular situations reflected in the national transportation system, where and in what way the concept is applicable.

While subscribing to the positions put forth by PACE and the Great Lakes Waterways Development Association, may I express Ultramar's underlying positions common to proposals for the recovery of the costs of marine services and the financing of the Ships Source Oil Pollution Fund. Any intervention which destabilizes the present equilibrium in the oil refining and marketing industry—which is very precarious, I might add—or any other industry, for that matter, such that it results in advantages to one competitor over another should not be undertaken. Any intervention should conform to the objectives set forth by the Great Lakes Waterways Development Association.

Intervention should be market sensitive and costs recovered only after meaningful use of an effective consultative mechanism. It should have a neutral economic impact between competitors—for example, Montreal and Quebec City refineries—between users of marine services—for example, the Sarnia refining industry complex and that of Montreal and Quebec City on the other hand—between users of competing transportation modes—for instance, marine, train, tankwagon and pipeline—and finally, between countries, such that the marine traffic is not artificially diverted to Canada or to the United States or to or from the St. Lawrence to the Mississippi or other waterways.

As a major importer and shipper of crude oil and petroleum products, many of which are persistent, Ultramar principally uses vessels owned by others. Even so, recognizing its potential exposure, we have put into place procedures, equipment, plans and a rapidly deployable organization to prevent the accidental escape of persistent oils and, in the event of a mishap, deal with it effectively and quickly to minimize damage.

Ultramar is an active member of PACE, which will be addressing you shortly, and has participated in the formation of some major marine oil spill co-operatives to deal with spills of up to approximately 10,000 barrels. Ultramar has made a commitment to manage and clean up these spills, whether or

[Traduction]

Applying this principle to the northern section of the channel seems arbitrary because the federal government had made a commitment to dredge the north traverse at a time when it had not made any formal announcement about the principle of direct cost recovery. The announcement of the government's intention to adopt a policy of direct cost recovery dates back to 1973. Among others who spoke on the difficulty of applying it, we have taken the liberty of quoting the Assistant Deputy Minister of Transport, Mr. D.H. Kirkwood, who stated to the Canadian Industrial Traffic League on February 26, 1976:

Même si le concept du paiement par l'utilisateur semble être clair en principe, il n'a pas été défini de façon à démontrer clairement où et comment le concept est applicable, surtout dans le domaine des transports nationaux.

Même si j'appuie la position de l'APCE et la *Great Lakes Waterways Development Association*, j'aimerais souligner la position d'Ultramar face aux propositions sur le recouvrement des coûts des services maritimes et sur le financement de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Toute intervention qui aurait comme effet la déstabilisation de l'industrie du raffinage et de la commercialisation du pétrole—qui est très fragile—ou de toute autre industrie, et qui donne des avantages à un concurrent, ne doit pas être réalisée. Toute intervention devrait se conformer aux objectifs énoncés par la *Great Lakes Waterways Development Association*.

Toute intervention devrait être sensible au marché et les coûts ne devraient pas être imposés qu'à la suite de consultations efficaces. Elle ne doit avoir un impact économique neutre sur les concurrents (je pense aux raffineries de Montréal et de Québec); sur les usagers des services maritimes (par exemple, sur les raffineries de Sarnia par opposition à celles de Montréal et de Québec); sur les usagers de modes de transport qui font concurrence (par exemple le transport maritime et ferroviaire, le camionnage, les pipelines); et, finalement, sur les différents pays, afin de s'assurer que le transport maritime n'est pas attiré vers le Canada ou les États-Unis, vers le Saint-Laurent ou le Mississippi ou vers d'autres cours d'eau.

• 1055

En tant que grand exportateur et expéditeur de pétrole brut et de produits pétroliers, dont bon nombre sont persistants, Ultramar utilise surtout des navires appartenant à d'autres. Malgré cela, et compte tenu des risques, nous avons mis en place des procédures, du matériel, des plans et des dispositifs susceptibles d'être déployés rapidement pour prévenir la fuite accidentelle d'hydrocarbures persistants et, advenant un déversement, nous intervenons rapidement et le plus efficacement possible pour minimiser les dommages.

Ultramar est un membre actif de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien, dont vous entendrez sous peu les représentants, et a participé à la formation de quelques grandes coopératives en vue de nettoyer les déversements marins de pétrole jusqu'à concurrence

[Text]

not they are from vessels owned or chartered by Ultramar. The spill management plan not only provides for a management team for such an event but identifies contractors, location and availability of equipment and appropriate contacts within the Canadian Coast Guard, Environment Canada and provincial departments of environment.

Like other oil companies, we have located containment equipment at most of our marine terminals and also aboard all time-charter ships. We are also a member of JOSREP, which is the Joint Oil Spill Response Executive Plan, and have designated appropriate key employees to that organization; I am one of them. JOSREP can call upon the spill management resources of all oil companies, acting together, in the event of a major spill.

In December of 1985, we experienced an oil spill when the barge *Pointe Levy* grounded at Matane and approximately 270 tonnes—that is about 1,800 barrels—of heavy fuel oil leaked into the St. Lawrence. Within four hours of being notified of the spill, we had an inspection and evaluation team on site, and we took control of the situation with full and excellent co-operation from the Canadian Coast Guard. Containment of the spill was achieved within 48 hours and would have been achieved much sooner but for severe weather conditions; fortunately, these same weather conditions confined the spill on shore. Even so, 24 hours after the bulk of the spill was cleaned up, the wind shifted off shore. Timely action before this wind shift occurred reduced clean up costs from an estimated \$5 million to only \$1.2 million. Impact on the environment and the surrounding community was minimal. The way this spill was managed demonstrates the effectiveness of good planning, organization and timely action.

In general, and PACE can speak to this more accurately than I, but I will say it nonetheless, the petroleum industry is better prepared today to deal with a marine emergency than ever before. This fact will minimize the cost and environmental impact of any spill incident. Therefore, experience with costs incurred for cleaning up spills in the past may not be valid or applicable today. Greater preparedness, coupled with the historical rarity of oil spills in Canadian waters and the small volume of persistent oil spilled, indicates that the likelihood and cost of an oil spill incident is not as great as may be thought.

Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you very much.

We have about 25 minutes available. How would it be if we had eight minutes for each party?

[Translation]

d'environ 10,000 barils. Ultramar s'est engagée à gérer des opérations de nettoyage de ces déversements, qu'ils soient attribuables ou non aux navires appartenant à Ultramar ou nolisés par la société. Le plan de gestion des déversements prévoit non seulement la création d'une équipe de gestion mais comporte aussi une liste d'entrepreneurs, d'emplacements et de disponibilité de matériel et de contacts appropriés au sein de la Garde côtière canadienne, d'Environnement Canada et des ministères provinciaux de l'Environnement.

Comme d'autres sociétés pétrolières, nous avons doté la plupart de nos installations terminales maritimes et tous nos navires nolisés de matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Nous sommes aussi membres de JOSREP, *Joint Oil Spill Response Executive Plan*, et nous avons nommé des employés comme représentants au sein de cette organisation; je suis l'un d'eux. JOSREP peut compter sur les ressources de gestion des déversements de toutes les sociétés pétrolières, agissant ensemble, en cas de déversement majeur.

En décembre 1985, il y a eu un déversement de pétrole quand le chaland *Pointe Levy* s'est échoué à Matane, déversant environ 270 tonnes, c'est-à-dire environ 1,800 barils, de mazout lourd dans le Saint-Laurent. En moins de trois heures après avoir reçu l'avis du déversement, nous avions sur place une équipe d'inspection et d'évaluation et nous avons pris le contrôle de la situation grâce à l'excellente collaboration de la Garde côtière canadienne. Nous avons réussi à contenir le déversement en moins de 48 heures et nous aurions pu y arriver beaucoup plus tôt n'eût été les mauvaises conditions météorologiques qui prévalaient; heureusement, ces mêmes conditions météorologiques ont permis de contenir le déversement près des rives. Malgré cela, 24 heures après l'achèvement des principaux travaux de nettoyage, le vent a tourné et s'est mis à souffler vers le large. Les mesures prises avant que le vent ne tourne ont permis de réduire les coûts de nettoyage de 5 millions de dollars à seulement 1,2 millions de dollars. Les répercussions sur l'environnement et les collectivités environnantes ont été minimales. La façon dont ce déversement a été géré illustre l'efficacité d'une bonne planification, d'une organisation serrée et de mesures correctives apportées en temps opportun.

En général, et l'APCE est mieux placée que moi pour vous en parler, l'industrie pétrolière est mieux préparée aujourd'hui que jamais auparavant à intervenir rapidement en cas d'urgence maritime. Cela permet de minimiser les coûts et les répercussions environnementaux de tout déversement. Ainsi, les coûts encourus pour nettoyer les déversements survenus dans le passé ne reflètent pas nécessairement la situation actuelle. Le meilleur état de préparation, la rareté historique des déversements d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes et le faible volume d'hydrocarbures persistants déversé révèle que les déversements de pétrole ne sont ni aussi probables ni aussi coûteux qu'on ne l'aurait cru.

Merci, messieurs.

Le président: Merci.

Il nous reste environ 25 minutes. Accepteriez-vous que chaque parti ait huit minutes?

[Texte]

All right. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Notre témoin a dit en lisant son mémoire:

Ultramar also sells gasoline to many non-branded independent service stations.

Le témoin peut-il nous donner l'assurance formelle que sa compagnie ne refusera pas de vendre aux stations-service indépendantes toute l'essence et toute l'huile à chauffage dont elles ont besoin? Ultramar est-elle actuellement en mesure de servir tous les indépendants qui ont besoin des produits de sa raffinerie?

M. Berry: Nous avons maintes fois donné cette assurance dans le passé. De toutes les compagnies pétrolières, nous sommes celle qui vend la plus grande proportion de sa production au secteur indépendant. Nous dépendons énormément du bien-être et de la rentabilité de ce secteur. Vous comprendrez que toute négociation commerciale doit porter sur le volume et les prix, mais l'approvisionnement est là. Nous sommes capables de répondre aux besoins du secteur indépendant.

• 1100

M. Ouellet: Je vous pose cette question parce que dans le passé, le ministère de la Consommation et des Corporations a reçu plusieurs plaintes de stations-service indépendantes; il semble que vous ayez refusé de les approvisionner. Il y a peut-être un engagement général, mais, compte tenu de votre achat récent d'une raffinerie dans l'est de Montréal, il est très important que vous nous donniez l'assurance formelle que votre compagnie ne refusera pas, à l'avenir, d'approvisionner les indépendants.

M. Berry: Vous vous souvenez peut-être qu'en 1979, nous avons perdu tout à coup presque la moitié de nos approvisionnements en brut, tout de suite après la révolution iranienne. De plus, nos partenaires d'échange dans l'industrie pétrolière du Canada ont été obligés de retirer environ 10,000 barils de pétrole par jour, parce qu'on était alors dans une situation d'urgence pour l'approvisionnement des produits pétroliers. C'était donc un cas de force majeure.

Mais ceci n'a pas de rapport avec ce qui nous intéresse aujourd'hui, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je vous pose la question parce que je retrouve ces phrases dans votre mémoire. À la page 2, vous dites:

the refinery will be delivering to its customers some 20 thousand barrels per day of heavy fuel and asphalt . . .

Comment pouvez-vous expliquer que dans l'est du Canada, le prix de l'asphalte ait augmenté de quelque 300 p. 100 au cours des dernières années?

M. Berry: Je ne suis pas en mesure de l'expliquer, car je ne suis pas expert dans le domaine de la vente de l'asphalte.

M. Ouellet: On nous dit que votre raffinerie pour l'est du Canada crée une espèce de marché captif et que tous ceux qui ont besoin d'asphalte dans l'est du Canada doivent forcément passer par votre raffinerie. Il y aurait une surenchère des prix que certains qualifient d'absolument éhontée.

[Traduction]

D'accord. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Our witness said, in reading his brief:

Ultramar vend aussi de l'essence à de nombreuses stations-service indépendantes qui ne vendent pas les produits d'une société pétrolière en particulier.

Can the witness assure us that his company will not refuse to sell independent service stations all the gasoline and heating oil that they need? Is Ultramar able, at the present time, to satisfy the needs of all the independents who wish to buy products from its refinery?

Mr. Berry: We have often given this assurance in the past. Of all the oil companies, ours is the one that sells the greatest proportion of its production to the independent sector. We are largely dependent on the well-being and profitability of that sector. You must recognize that any commercial negotiation must deal with volume and prices, but the supply is there. We are capable of meeting the needs of the independent sector.

Mr. Ouellet: The reason I ask is that in the past, the Department of Consumer and Corporate Affairs has received several complaints from independent service stations. It appears that you had refused to supply them. Perhaps there is a general undertaking, but given your recent purchase of a refinery in East Montreal, it is very important that you give us formal assurance that your company will not refuse to supply independents in the future.

Mr. Berry: You will perhaps recall that in 1979 we lost almost half of our crude supplies at one fell swoop after the Iranian revolution. Moreover, our trading partners in the Canadian petroleum industry were forced to withdraw about 10,000 barrels of oil per day because there was an urgent need to supply petroleum products. It was a case of circumstances beyond our control.

But this does not have anything to do with what we are discussing today, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I ask because I find sentences in your brief such as, on page 2:

la raffinerie livrera à ses clients environ 20,000 barils de mazout lourd et d'asphalte par jour . . .

Can you tell me why the price of asphalt has increased 300% in recent years in Eastern Canada?

Mr. Berry: No, because I am not an expert in asphalt sales.

Mr. Ouellet: We are told that your Eastern Canadian refinery will have a captive market and that anyone who needs asphalt in Eastern Canada will have to go through your refinery. We are told that prices will be absolutely shameful.

[Text]

M. Berry: C'est faux, monsieur Ouellet. Comme vous le savez, le Canada est le seul pays qui n'a pas de droit de douane sur les importations de produits pétroliers. Chaque acheteur est libre d'acheter des raffineries de l'ouest de l'Europe, des raffineries de l'est des États-Unis ou d'une douzaine de raffineries des Caraïbes.

Mr. Ouellet: At the bottom of page 2, in relation to the impact of clause 4, you said:

Few of these costs would be incurred by the Montreal refiners...

Vous venez tout juste d'acheter une raffinerie dans l'est de Montréal. Pourquoi ne la gardez-vous pas ouverte si ces raffineries de l'est de Montréal seraient avantagées?

M. Berry: Nous avons bien expliqué nos raisons, monsieur Ouellet. Il me fera plaisir de vous fournir une volumineuse documentation économique expliquant nos motifs.

M. Ouellet: De réduire la concurrence.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, the debate is very interesting but I think there is another forum to carry on the debate about Ultramar and its acquisition in Montreal. More precisely, we are here to examine and listen to the views of Ultramar with respect to Bill C-75, not their commercial acquisitions—although I readily admit the concerns of Mr. Ouellet with respect to it.

The Chairman: Thank you for your point of order. One of the advantages the chairman frequently has is that he is not familiar with the entire contents of a large bill. I did not want to start searching for the relevant parts to find what the debate was about. Perhaps it would be best to go on to Mr. Angus.

Mr. Ouellet: On a point of order, Mr. Chairman, if my good friend and colleague has suggested there is a point of order in this regard...

• 1105

Clearly, the presentation Ultramar is making today is to tell us they would prefer—and I see it on page 4 of their memorandum—that Bill C-75 should make sure that their company should be free of charge for dredging and, secondly, that no costs of marine services should occur that could change the *status quo* in the oil refining and marketing industry. In other words, nothing should be done in Bill C-75 to trouble their cozy competition environment.

I do not think it is very nice and I want to put on the record that for an industry to come and tell us that nothing should be done to change the competitive advantage they have cannot go without comment. So I did put my comments on the record.

The Chairman: Thank you. The comments you have just made are on record and your point is well taken, I believe.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Mr. Berry: That is not true, Mr. Ouellet. As you know, Canada is the only country that has no customs duty on imports of petroleum products. Anyone can buy from refineries in Western Europe, Eastern United States, or a dozen refineries in the Caribbean.

M. Ouellet: Quant aux conséquences de l'article 4, vous dites au bas de la page 2:

les raffineries de Montréal encourront très peu de ces coûts...

You have just bought a refinery in Montreal East. Why not keep it open, if the refineries in Montreal East would benefit?

Mr. Berry: We have already explained our reasons, Mr. Ouellet. I would be happy to provide you with a great deal of documentation that would explain our economic reasons.

Mr. Ouellet: To reduce competition.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le débat est très intéressant mais je pense que nous sommes pas le bon forum pour discuter de l'Ultramar et de son achat à Montréal. En effet, nous sommes ici pour entendre et examiner le point de vue d'Ultramar sur le projet de loi C-75, et non pas sur leurs achats—quoique je comprends la préoccupation de M. Ouellet.

Le président: Je vous remercie d'avoir invoqué le Règlement. Des fois, le président n'a pas eu l'occasion de prendre connaissance de l'ensemble d'un grand projet de loi. Je ne voulais pas être obligé de fouiller dans le document pour comprendre la discussion. Voulez-vous poursuivre, monsieur Angus.

M. Ouellet: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si mon ami et mon collègue pensent qu'il y a de quoi invoquer le Règlement...

De toute évidence, les représentants d'Ultramar ont témoigné aujourd'hui pour nous dire qu'ils préféreraient—et ça se trouve à la page 4 de leur mémoire—que le projet de loi C-75 fasse en sorte que cette société n'ait à payer aucuns frais de dragage et, deuxièmement, qu'aucuns frais pour des services maritimes ne lui soient imputés dont l'effet serait de modifier le statu quo dans l'industrie du raffinage et de la commercialisation du pétrole. Autrement dit, le projet de loi C-75 ne doit d'aucune façon perturber le milieu compétitif très douillet pour elle.

Je tiens à dire, pour que cela figure au compte rendu, qu'il est inadmissible qu'une industrie vienne nous dire qu'il ne faut rien faire pour modifier l'avantage compétitif dont elle jouit. Je prends donc position publiquement.

Le président: Merci. Vos commentaires figureront au compte rendu et je crois que vous soulevez là un point valable.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

[Texte]

I want to deal with the aspects of the presentation that deal directly with Bill C-75.

Mr. Berry, on page 2 of your brief, at the bottom:

The potential impact of clause 4 and sections 20 and 25 of Bill C-75...

in that paragraph you refer to a proposed levy of 30¢ per tonne and that the cost to your company will be \$2 million a year. I quickly tried to scan through those sections and I cannot find a specific reference to a figure like 30¢ per tonne. Can you elaborate on where that came from?

Mr. Berry: You may have to give me a moment to hunt through...

Mr. Angus: Okay. If it is in the bill...

Mr. Berry: It is towards the end.

Mr. Angus: Rather than go through it to give me the clause, because we can trace that down ourselves...

Mr. Berry: Here it is.

790. (1) The levy referred to in subsection 789(1) shall be thirty cents in the fiscal year in which this Part comes into force.

Mr. Angus: It is one thing to say 30¢ a tonne or \$2 million a year. What does that do to Ultramar? Is it a minor irritant, or is it a...

Mr. Berry: Yes.

Mr. Angus: —calamity?

Mr. Berry: Relative to the \$90 million of losses we have chalked up in the last four years, I suppose you would have to say it is minor. But, given the probable inability to pass on that cost to our customers by virtue of the fact that they have the option of obtaining supply from people who do not incur that levy cost, we would likely swallow all or most of that extra money, and we are not very well situated to do it.

Mr. Angus: On page 3 of your brief, under item (b), you say, actually with regard to the DMA position:

... no recognition that Canadian cost recovery policy needs to be closely coordinated with similar moves in the United States.

I take it then that you have been following the two pieces of legislation in the House of Representatives and the Senate in the United States?

Mr. Berry: Not closely. My information comes secondhand from the Great Lakes Waterways Development Association.

Mr. Angus: But you feel that we have to work in concert as opposed to one of us going our own direction? Is that correct?

Mr. Berry: I think so. In the interests of equity and economic neutrality of impact, we have to recognize that we are working with a closed economic system here and you cannot

[Traduction]

J'aimerais aborder les aspects de l'exposé qui se rattachent directement au projet de loi C-75.

Monsieur Berry, au bas de la page 2 de votre mémoire, vous dites:

Les répercussions que pourrait avoir l'article 4 et les articles 20 et 25 du projet de loi C-75...

Dans ce paragraphe, vous mentionnez un prélèvement proposé de 30c. la tonne et vous dites que cela imposera à votre société des coûts de 2 millions de dollars par année. J'ai parcouru rapidement les articles pertinents et je n'ai rien trouvé à propos d'un prélèvement de 30c. la tonne. Pourriez-vous nous expliquer d'où vient ce chiffre?

M. Berry: Accordez-moi quelques instants pour retrouver...

M. Angus: D'accord. Si cela se trouve dans le projet de loi...

M. Berry: C'est vers la fin.

M. Angus: Ne vous donnez pas la peine de retrouver l'article, nous allons le vérifier nous-mêmes...

M. Berry: Le voici.

790. (1) Les contributions visées au paragraphe 789(1) sont de trente cents pendant l'année financière au cours de laquelle la présente Partie entre en vigueur.

M. Angus: C'est bien beau de parler de trente cents la tonne ou de 2 millions de dollars par année. Qu'est-ce que cela représente pour la société Ultramar? Est-ce simplement contrariant ou est-ce plutôt...

M. Berry: Oui.

M. Angus: ... une calamité?

M. Berry: Comparé aux 90 millions de pertes que nous avons enregistrées ces quatre dernières années, je dois avouer que c'est minime. Comme il est peu probable que nous puissions répercuter ces coûts sur nos clients, qui peuvent toujours s'approvisionner auprès de fournisseurs qui n'ont pas à payer cette contribution, nous serions vraisemblablement obligés d'assumer cette contribution additionnelle, en tout ou en partie, et nous sommes assez mal placés pour le faire.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire, au paragraphe b), vous dites en parlant de la position de la DMA:

... sans tenir compte du fait que la politique canadienne de recouvrement des coûts doit être étroitement coordonnée aux décisions comparables aux États-Unis.

Dois-je comprendre que vous surveillez de très près l'évolution des deux projets de loi dont sont saisis la Chambre des représentants et le Sénat américains?

M. Berry: Pas de très près. J'ai obtenu mes renseignements de la *Great Lakes Waterways Development Association*.

M. Angus: Croyez-vous que nous devons nous concerter et non pas agir chacun pour soi? Est-ce exact?

M. Berry: Je le crois. Par souci de justice et pour uniformiser les répercussions économiques, nous devons reconnaître que notre système économique est fermé et que nous ne pouvons

[Text]

unbalance it by intervening in one part of it without recognizing what the consequences will be elsewhere in the system.

Mr. Angus: Are you being specific in the sense of your competitors in the United States, or are you thinking of just the marine industry in general?

Mr. Berry: I am thinking of our competitors in the United States. You may recall that back in the early days of the National Energy Program there was something called the Transportation Fuel Compensation Recovery Charge, another one of the alphabet soup from those days.

Mr. Angus: Yes. Was that a Canadian or an American charge?

Mr. Berry: It was Canadian and it was intended to recover the portion of the import compensation that it had attached to the crude oil from which ships' bunkers had been made. We found that because of the insensitivity with which the charge was applied, we were losing a lot of business to bunkering facilities on the American side of the Great Lakes system, particularly Detroit.

• 1110

We had spent a lot of money on a marine fuelling facility there in conjunction with the federal government as a kind of business development co-operative venture, and it was badly underutilized one year because of the insensitive application of the levy.

Mr. Angus: So if, on the American side, they pass a bill allowing them to deduct seaway tolls, for example, from port fees or levies, it will put them at an even greater competitive advantage over a Canadian producer.

Mr. Berry: Yes. That is a hypothetical question, but if that is the way they go, yes; it would imbalance the competitive system.

Mr. Angus: Well, actually that is the direction they are heading in.

Mr. Berry: Yes, and from our point of view, we do not care, except that it might detract from our ships' bunkering business. We could charter American ships and run them down the American side of the water if we had to, but we would rather not.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Those are all the questions I have.

The Chairman: Thank you. Next question from Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Berry, referring directly to page four of your submission, are you suggesting that the intervention of the federal government, which destabilizes the marketing and refining of the petroleum industry, is basically one of establishing a ship source oil pollution fund? Or are you concerned, as so many others are, with clause 4?

[Translation]

pas le déséquilibrer en intervenant sans tenir compte du fait que les répercussions pourront se faire sentir ailleurs dans le système.

M. Angus: Songez-vous plus particulièrement à vos concurrents américains ou à l'industrie maritime en général?

M. Berry: Je pense à nos concurrents aux États-Unis. Vous vous souviendrez que peu après la mise en oeuvre du programme énergétique national, il y avait le prélèvement destiné à récupérer l'indemnité sur les carburants; c'était à l'époque une véritable boîte de Pandore.

M. Angus: Oui. S'agissait-il d'un prélèvement canadien ou américain?

M. Berry: C'était un prélèvement canadien qui visait à récupérer la portion de la taxe d'importation qui s'appliquait au pétrole brut utilisé dans la fabrication des fuels de soute. Nous nous sommes rendu compte qu'en raison de la rigueur de l'application de cette taxe, nous perdions beaucoup de clients qui préféraient aller mazouter du côté américain des Grands Lacs, surtout à Détroit.

Nous avions dépensé beaucoup d'argent pour construire un poste de ravitaillement, conjointement d'ailleurs avec le gouvernement fédéral dans le cadre d'une initiative mixte de développement commercial, mais ces installations avaient été pendant toute une année notoirement sous-utilisées en raison de la rigueur avec laquelle cette taxe avait été appliquée.

M. Angus: De sorte que si les Américains adoptaient un bill permettant de défalquer les droits d'utilisation de la Voie maritime par exemple des taxes portuaires, les producteurs américains se trouveraient encore plus avantagés que leurs homologues canadiens.

M. Berry: Effectivement. Il s'agit d'une question hypothétique mais si la chose se concrétisait, en effet, le marché s'en trouverait déséquilibré.

M. Angus: Je vous dirais que c'est effectivement la direction dans laquelle ils semblent s'engager.

M. Berry: En effet, mais nous n'en avons cure, si ce n'est que cette initiative risquerait de nous enlever notre clientèle. Nous pourrions affréter des bateaux américains et les faire naviguer dans les eaux américaines s'il le fallait, mais nous préférierions ne pas avoir à le faire.

M. Angus: Merci, monsieur le président, ce sera tout pour moi.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Reid est le suivant.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur Berry, pour en revenir précisément à la page 4 de votre mémoire, voulez-vous vraiment dire que l'intervention du gouvernement fédéral, qui a pour effet de déstabiliser la composante raffinage et vente de l'industrie pétrolière, est essentiellement axée sur la création d'une caisse d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires? Est-ce cela ou êtes-

[Texte]

Mr. Berry: My submission deals only with clause 4 and the ship source oil pollution fund, which have in common the risk of shattering the principle of equity between and amongst users.

Mr. Reid: I take it, then, that the only Coast Guard service of a basic nature rendered to you in the past was the dredging, which provided a channel of real benefit to your refinery in the Quebec port.

Mr. Berry: Oh, there is no question that we derive benefit from it. The point I was making was that the urgings for the deepening of the channel came largely from the Chamber of Commerce of Quebec and the Quebec urban community, among others.

Mr. Reid: Almost naturally. May I put it to you, Mr. Berry...

Mr. Berry: I do not know. I was not there at the time.

Mr. Reid: May I put it to you that... are you trying to attempt to differentiate the dredging from other Coast Guard services; that this was performed on the basis of an earlier agreement, somewhat akin to a contract, which is why you should be exempt from a fair charge which would be made against other users of Coast Guard services?

Mr. Berry: The people who were in the senior management of our company in the late 1960s and early 1970s have a clear understanding that the Government of Canada undertook to do the dredging, in part, at our request because it would increase the efficiency of the refinery by allowing lower unit transportation costs by virtue of larger vessels.

But containership operators, container port operators and the people who depend on deep draft grain vessels were also active in working with the federal government at that time.

Mr. Reid: Okay. I want to leave that aside now, because I recognize the emphasis you are placing on an earlier agreement. Can I...

Mr. Berry: None of us object to the notion of recovery of costs. I am as deeply concerned about deficit reduction as anyone else. The fundamental point is that it should be done in a way which preserves equity amongst users and between competitors, and the trick is how to do that.

I think the Great Lakes Waterways Development Association and Dominion Marine Association have the basic ideas right. The trick now will be to implement it effectively.

Mr. Reid: If I might... all of us interested in transport, pollution, environmental concerns want to commend you for

[Traduction]

vous surtout inquiet, comme bien d'autres le sont, de la portée de l'article 4?

M. Berry: Mon mémoire ne porte que sur l'article 4 et sur la caisse d'indemnisation qui, l'un comme l'autre, risquent de battre en brèche le principe de l'équité entre les utilisateurs.

M. Reid: Je dois donc conclure que le seul service majeur de la Garde côtière dont vous profitez jusqu'à présent est le dragage qui vous a permis de rentabiliser votre raffinerie du port de Québec.

M. Berry: Il ne fait aucun doute que ce dragage nous profite directement. Je voulais dire que c'est surtout la Chambre de commerce de Québec et la communauté urbaine de Québec, entre autres, qui insistaient pour que le chenal soit plus profond.

M. Reid: Ce qui est somme toute naturel, mais pourrais-je ajouter, monsieur Berry...

M. Berry: Cela, je l'ignore, car je n'étais pas là à l'époque.

M. Reid: Permettez-moi d'ajouter ceci... ne voulez-vous pas plutôt essayer ici de considérer le dragage comme un service à part de tous les autres services fournis par la Garde côtière, soutenant que ce service était assuré en vertu d'une entente antérieure, un genre de contrat si vous préférez, ce qui explique pourquoi, selon vous, la perception d'une juste redevance auprès des autres usagers des services de la Garde côtière ne devrait pas s'appliquer à vous?

M. Berry: Ceux qui étaient les cadres supérieurs de notre entreprise à la fin des années 60 et au début des années 70 pouvaient tabler sur le fait que le gouvernement du Canada avait entrepris d'assurer le dragage, en partie à notre propre demande d'ailleurs, parce que ce dragage allait rendre la raffinerie plus efficace grâce à une diminution des frais de transport attribuable à l'utilisation de plus gros pétroliers.

Mais tous ceux qui exploitent des bateaux porte-conteneurs, les installations portuaires qu'ils utilisent et tous ceux qui, d'une façon générale, dépendent des céréalières qui sont des navires à fort tirant d'eau avaient également, à l'époque, été très actifs du côté du gouvernement fédéral.

M. Reid: D'accord. Laissons cela de côté pour l'instant, mais j'ai compris que vous insistiez sur le fait qu'il y avait une entente antérieure. Puis-je...

M. Berry: Nous n'avons rien à redire sur cette notion de recouvrement des frais. Autant que quiconque, la réduction du déficit me tient à cœur. Mais le problème fondamental est ici que cette réduction devrait se faire sans compromettre le principe de l'équité pour les divers utilisateurs, pour les divers concurrents, et la difficulté réside précisément dans la formule à adopter.

À mon avis, la *Great Lakes Waterways Development Association* et la *Dominion Marine Association* ont effectivement les bonnes idées à ce sujet. La difficulté réside dès lors dans l'application pratique.

M. Reid: Si vous me permettez... tous ceux d'entre nous qui s'intéressent au transport, à la pollution et l'environnement

[Text]

the leadership you have already given, with respect to pollution concerns and your concern for the environment.

• 1115

I think you have to also agree that as a major user of the water resources of this country, and concerning yourself with the kind of product you deal with, then is it not fair, recognizing that accidents happen and that we do continue to have spills, that it is not the basic responsibility of the people of this country to pick up the costs and charges of a pollution spill? Is it not a major concern of the users, the shippers, and the carriers of those products?

Mr. Berry: I agree. It is our primary responsibility to pay for those costs.

Mr. Reid: Then why do you say that this kind of an intervention on the part of the state to establish a clean-up fund is an intervention that disturbs your particular mode of transportation as a user of petroleum products?

Mr. Berry: I am saying two things. First, the intervention should take into account the fact that shippers of crude oil and oil products are not all equal when it comes to their transportation costs. The other thing I am saying is that there is already enough money available in the fund, given the low probability of a major spill and given our much improved ability to deal with spills.

Mr. Reid: Well, they used to say that the Canada Deposit Insurance Fund had enough money in the fund that you did not have to prepare ahead for an accident that might occur.

Mr. Berry: That is probably a good analogy.

Mr. Reid: I come back to the premise that if the 30 cents is wrong, let me ask you: are you opposed to the establishment of a pollution fund altogether?

Mr. Berry: No, not at all.

Mr. Reid: Then are you saying that it is a matter of negotiating how much and from time to time?

Mr. Berry: Yes, how much and when. It is our view that there are sufficient resources in the fund to deal with the expected monetary value, if you like, of the probability times the expected cost of a clean-up. If there is not, bring the levy on then. Bring the levy back on when it is needed and in the amount that is needed, but do not make it arbitrary and immediate.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Berry.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Are there any further questions or supplementaries? We have three or four minutes left.

[Translation]

tiendront à vous féliciter pour l'esprit d'initiative que vous avez déjà manifesté dans le domaine de la lutte contre la pollution et de la protection de l'environnement.

Vous admettez je crois également, vous qui êtes l'un des principaux utilisateurs de nos eaux, vous qui êtes parfaitement conscients du genre de produits que vous exploitez, que ce n'est pas juste, compte tenu du fait qu'il y a des accidents et qu'il continue à y avoir des épanchements d'hydrocarbures, que les gens de ce pays aient à assumer les coûts et les frais dus à ce genre de pollution. Ne s'agit-il pas après tout d'un problème qui intéresse directement les usagers, les transitaires et tous ceux qui font le transport de ces produits?

M. Berry: Je suis d'accord. C'est à nous que ces frais incombent avant tout.

M. Reid: Pourquoi dire alors que ce genre d'intervention de la part de l'État, qui veut créer une caisse d'indemnisation va venir perturber ce mode de transport qui est le vôtre, les utilisateurs de produits pétroliers?

M. Berry: Nous disons deux choses en l'occurrence. Pour commencer, cette intervention devrait tenir compte du fait que tous ceux qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ne sont pas sur un pied d'égalité dès lors qu'il s'agit de leurs frais de transport. J'ajoute à cela que la caisse est déjà suffisamment bien garnie, compte tenu du fait qu'un épanchement grave est peu probable et compte tenu également du fait que nous sommes beaucoup mieux équipés pour intervenir en cas d'épanchement.

M. Reid: Peut-être, mais on disait jadis que la Caisse d'assurance-dépôts du Canada était elle aussi suffisamment garnie pour qu'il ne faille pas se préparer à une éventualité de ce genre.

M. Berry: L'analogie est probablement valable.

M. Reid: Revenons-en à la prémisses des 30c. qui, selon vous, est malavisée. Je vous pose donc la question: êtes-vous purement et simplement contre la création d'une caisse d'indemnisation?

M. Berry: Pas du tout.

M. Reid: Vous dites donc qu'il s'agit simplement de négocier les chiffres de temps en temps, n'est-ce pas?

M. Berry: Effectivement, combien et quand. À notre avis, la Caisse est suffisamment bien garnie pour faire face à ce qu'il en coûterait, monétairement parlant, compte tenu des probabilités, pour une opération de nettoyage. Mais si ce n'est pas le cas, il faudrait à ce moment-là imposer un prélèvement. Il faut l'imposer en cas de nécessité, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire, mais ce n'est pas une raison pour l'imposer immédiatement d'une façon arbitraire.

M. Reid: Merci, monsieur le président, merci, monsieur Berry.

Le président: Merci, monsieur Reid. Y a-t-il d'autres questions ou des questions supplémentaires? Il nous reste trois ou quatre minutes.

[Texte]

Thank you very much, Mr. Berry. I thank you for your very interesting brief. I noted the interchange that took place about the brief and the submission you have made in some matters that are not quite within Bill C-75, but they are very important and their importance was noted and commented upon. Thank you again.

Mr. Berry: Thank you very much, Mr. Chairman, gentlemen. I will be sending to you, as soon as I am able—within a few days—a French-language version of this text.

The Chairman: Thank you very much. I would like now to call upon the Petroleum Association for Conservation of the Environment.

Mr. Fern, firstly I would like to congratulate you on getting your brief in in time for our translation service to have it translated into the other language. I will call upon you now to give us a résumé of your brief and then to receive questions.

Mr. G. Robert H. Fern (President, Petroleum Association for the Conservation of the Environment): Thank you, Mr. Chairman, gentlemen. My name is Bob Fern and I am manager of environmental relations for Esso Petroleum Canada. I am here today in my capacity as the president of PACE, the Petroleum Association for the Conservation of the Environment. I have been joined today in our appearance before you by Mrs. Janette MacDonald, who has acted as the legal counsel to PACE in examining the bill, Mr. Doug Maconachie of Shell Products, who is the Chairman of the PACE Marine Committee, and Mr. Harry Westlake, who was with Esso Petroleum of Canada's Marine Division.

• 1120

We would like to thank you for this opportunity to present the PACE position on Bill C-75, for it is legislation of immense significance to the petroleum and marine industries. PACE is the environmental organization of nine integrated Canadian oil companies. To save time, I have appended a copy of the PACE 1984 Annual Report to the text of my address, which I believe you have, which provides further background on our association.

A great deal of the content of Bill C-75 affects our industry, but our submission today focuses primarily on Parts XX and XXI, those sections dealing with the prevention of pollution from ships and compensation for oil pollution damage.

Our presentation this morning will touch on some of the highlights of our concerns. First, the need for Canadian law to be consistent with international conventions, the breadth of powers given to the Minister and government officials, the potential conflict with the traditional and legal authority, responsibility of the ship's master and the extension of the

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Berry. Votre mémoire est extrêmement intéressant. J'ai noté avec intérêt l'échange qui avait eu lieu à propos du mémoire et de tout ce que vous avez dit à propos de certains éléments qui ne relèvent pas tout à fait du projet de loi C-75, mais il s'agit néanmoins de choses importantes et elles ne sont pas passées inaperçues. Encore une fois, merci.

M. Berry: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aussi à vous messieurs. Je vais vous faire tenir dès que possible—d'ici quelques jours—le texte français de mon exposé.

Le président: Je vous remercie infiniment. Je vais maintenant passer à l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien.

Monsieur Fern, j'aimerais pour commencer vous féliciter de nous avoir fait parvenir votre mémoire suffisamment tôt pour que nous puissions le faire traduire. Je vais maintenant vous demander de nous en présenter un résumé, après quoi nous vous poserons nos questions.

M. G. Robert H. Fern (président, Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien): Merci, monsieur le président, merci messieurs. Je m'appelle Bob Fern et je suis le directeur des relations environnementales des pétroles Esso du Canada. Je comparais aujourd'hui en qualité de président de l'APCEC, l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien. Je suis accompagné aujourd'hui par M^{me} Janette MacDonald qui a été notre conseillère juridique dans le cadre de l'étude du projet de loi, par M. Doug Maconachie des produits Shell, qui est le président du Comité maritime de l'APCE et par M. Harry Westlake, qui a travaillé pour la division maritime des pétroles Esso du Canada.

Nous aimerions vous remercier de nous avoir permis de présenter la position de l'APCE à propos du projet de loi C-75, étant donné que ce projet de loi revêt une importance considérable pour l'industrie du pétrole et pour le transport maritime. L'APCE est la composante environnementale, instituée en organisation, de neuf compagnies pétrolières canadiennes intégrées. Pour gagner du temps, j'ai joint une copie de notre rapport annuel de 1984 au texte de mon exposé, que vous avez reçu je crois, afin de vous donner une meilleure idée de notre association.

Une bonne partie du projet de loi C-75 touche directement notre industrie, mais nous vous parlerons surtout aujourd'hui des parties XX et XXI, des articles portant sur la prévention de la pollution causée par les navires et de l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nous allons ce matin vous exposer certains points saillants de nos préoccupations. Tout d'abord, le fait que la loi canadienne doit être alignée sur les conventions internationales, l'ampleur des pouvoirs accordés aux ministres et aux fonctionnaires, les risques de conflit avec les pouvoirs juridiques et traditionnels, la responsabilité du capital et l'élargissement de la notion d'une caisse des réclamations de la pollution mari-

[Text]

concepts of the Maritime Pollution Claims Fund in the proposed Ships Source Oil Pollution Fund.

However, before turning to these subjects, PACE wishes to endorse and to commend to your attention the position taken on Clause 4, cost recovery, by the Dominion Marine Association. Much of the attention accorded to Bill C-75 has addressed its cost recovery position and very justifiably so. But the rest of the bill has some very far-reaching implications and must be examined with equal care.

PACE is supportive of the apparent intent of the government to ratify and implement several major international marine conventions dealing with the prevention of pollution, liability and compensation. In these areas, we believe that Canada will generally be better served by joining hands with the international community rather than by trying to steer an independent course. However, it is a matter of very significant concern to us that in many instances the specific wording of Bill C-75 is not consistent with that of the conventions. The law then will not fully and effectively implement these conventions consistent with the laws of the other convention states.

For example, in Part XXI of Bill C-75, liabilities are created in relation to discharge of pollutants, whether persistent oil or not, whereas the conventions solely address discharges of persistent oil. PACE has major reservations concerning the breadth of powers accorded in this legislation to make regulations of great significance and impact on the petroleum and marine industries without any mandatory process of review. I have appended to the text of this address a list of such regulatory powers which shows 18 specific examples where no process for review of these powers is provided.

Another example that poses a serious threat to the traditional authority and responsibility of the captain is the power, vested solely in the Minister, to appoint a pollution prevention officer by title or by name but without any specified qualifications. This officer, in turn, has the power to direct the conduct, course, speed, and in effect to control the ship as well as to order its detention. In the Minister's comments to you on January 23, he stated:

There is no intention whatsoever in any way to undermine or override the authority of masters or marine pilots.

If that is true, then the law must be written to ensure the master's authority. As presented in Bill C-75, a captain faces severe penalties if he fails to follow the instruction of a pollution prevention officer and is confronted with a similar situation if he does not follow the instruction of a vessel traffic services regulator.

[Translation]

time par la création, comme le propose le projet de loi, d'une caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Mais avant de parler de ces questions, notre organisation tient à porter à votre attention la position adoptée par la *Dominion Marine Association* à propos de l'article 4 visant le recouvrement des frais, une position à laquelle nous souscrivons. Le projet de loi C-75 a surtout attiré l'attention en raison de ses dispositions en matière de recouvrement des frais, et ce à juste titre d'ailleurs. Il n'empêche que le reste du projet de loi a également une portée très considérable qui mérite un examen tout aussi minutieux.

L'APCE souscrit à l'intention que semble avoir le gouvernement de ratifier et de mettre en oeuvre plusieurs conventions importantes du domaine maritime international, conventions portant sur la prévention de la pollution, la responsabilité civile et l'indemnisation. Dans ces domaines, nous estimons que le Canada aurait d'une façon générale intérêt à se rallier à la communauté internationale au lieu de tenter d'adopter une orientation autonome. Cela dit, nous craignons toutefois beaucoup que, dans bien des cas, le libellé du projet de loi C-75 ne corresponde pas aux textes des conventions. À ce moment-là, la loi ne pourra pas assurer la mise en oeuvre efficace et dans leur intégralité de ces conventions conformément aux lois des autres parties à ces conventions.

Ainsi, la partie XXI du projet de loi C-75 crée une responsabilité civile dans le cas d'un rejet de pelures, qu'il s'agisse d'hydrocarbures persistant ou non, alors que les conventions en question ne portent que sur les rejets de produits hydrocarbures à caractère persistant. L'APCE a de sérieuses réserves formulées à propos de l'envergure des pouvoirs accordés par le projet de loi du point de vue de la réglementation corollaire, une réglementation qui aura des répercussions très importantes sur l'industrie pétrolière et celle du transport maritime sans prévoir de processus de révision obligatoire. J'ai ajouté au texte de mon exposé la liste de ces pouvoirs réglementaires avec 18 exemples précis de cas pour lesquels aucun processus d'examen n'est prévu.

Un autre exemple qui compromet sérieusement les pouvoirs et les responsabilités traditionnelles du capitaine est celui du pouvoir, confié exclusivement au ministre, de nommer un fonctionnaire chargé de la prévention en le désignant par indication de son poste sans égard à la notion de compétence. Le fonctionnaire en question aura le pouvoir de commander la marche, le cap et la vitesse du bateau, en fait donc de le contrôler, et également le pouvoir d'ordonner son immobilisation. Lorsque le ministre a comparu devant vous le 23 janvier, il a dit ceci:

Nous n'avons absolument pas l'intention de saper ou de passer outre au pouvoir des capitaines ou des pilotes.

Si c'est bien le cas, la loi doit être écrite de manière à confirmer les pouvoirs du capitaine. Selon le texte actuel du projet de loi C-75, un capitaine s'expose à des sanctions sévères s'il néglige de suivre les instructions d'un fonctionnaire chargé de prévenir la pollution, et il en va de même s'il ne suit pas les instructions de l'agent chargé de réglementer les services de la navigation.

[Texte]

There really can only be one person in control of a ship at sea. Under the law, that person is the captain and he is held accountable for the results of his actions. It is unreasonable to expose the captain to the possibility of contradictory or improper direction from government officials who bear no share of that accountability. These powers and others embodied in Bill C-75, including a major extension of those of the administrator of the Ships Source Oil Pollution Fund, are without limits within which the powers may be exercised or without provision for bearing the consequences of improper exercise of those powers.

• 1125

The other major point which deserves your most serious consideration is the apparent radical change in the basic content and intent of the Ships Source Oil Pollution Fund. When first established as the Maritime Pollution Claims Fund, it was created by a levy on the shippers of specific persistent oils to provide a court of last resort for recovery of costs of pollution damage after all other recourse had been exhausted.

Bill C-75 fundamentally changes this, by establishing direct access to the fund as a first source of compensation, extending fund coverage to costs incurred by the Minister in relation to all pollutants—that is to say, beyond the persistent oil that bore the levy—and extending claim eligibility for loss of income beyond its former limitation to those who were involved in commercial fishing and who derived a substantial portion of their income therefrom to include any loss of income by a much broader category of potential claimants.

Many other concerns regarding the Ships Source Oil Pollution Fund are addressed in detail in our brief, as are other areas of importance covered in Bill C-75. While in this presentation we have dwelt on our concerns, in our brief we do make what we hope will be constructive suggestions and recommendations for your consideration.

Once again, Mr. Chairman, I would like to thank you for this opportunity to present our views and to assure you of our continuing interest and willingness to be of any further assistance which you might find desirable or useful.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to commend the association for presenting this brief on Bill C-75. I thank the witnesses for appearing. It is a well documented brief, and it touches on a number of clauses in the bill. I hope the department and the Minister, and the Parliamentary Secretary of the Minister, who is here, will reflect on these suggestions, and we will act upon them.

[Traduction]

En mer, il ne saurait y avoir qu'une seule personne aux commandes d'un navire. En droit, cette personne est le capitaine, c'est lui qui est responsable des conséquences de ses actes. Il est déraisonnable de soumettre un capitaine à l'éventualité d'ordres contradictoires ou malavisés de la part de fonctionnaires de l'État qui ne partagent pas cette responsabilité. Ces pouvoirs, et bien d'autres encore dont fait état le projet de loi C-75, et notamment une extension non négligeable des pouvoirs de l'administrateur de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causées par les navires ne sont assortis d'aucune limitation au niveau de leur application et rien n'est prévu en ce qui concerne la responsabilité des conséquences d'un exercice indu de ces mêmes pouvoirs.

L'autre élément d'importance et qui mérite votre attention la plus sérieuse est la transformation apparemment très radicale de l'objet et des modalités premières de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Lorsque la Caisse des réclamations de la pollution maritime avait été créée, elle était alimentée par une surtaxe imposée aux transporteurs de produits pétroliers persistants spécifiquement identifiés et elle devait constituer une instance de dernier recours pour le recouvrement des frais entraînés par la pollution.

Le projet de loi C-75 change tout cela en permettant un recours direct à la caisse, qui devient une première source d'indemnisation, en faisant en sorte que cette même caisse couvre tous les frais subis par le ministre, quel que soit l'agent polluant—c'est-à-dire même les polluants qui ne sont pas des hydrocarbures persistants, lesquels faisaient l'objet de la surtaxe—et en ouvrant droit à indemnisation pour perte de revenu à un nombre beaucoup plus important de requérants éventuels, alors que, à l'origine, le recours à la caisse était limité à ceux qui pratiquaient la pêche commerciale et qui tiraient une partie non négligeable de leurs revenus de cette activité.

Nous détaillons également dans notre mémoire d'autres problèmes encore touchant la caisse d'indemnisation, et qui sont autant d'éléments importants dont fait état le projet de loi C-75. Même si nous nous étendons abondamment, dans notre exposé, sur ces problèmes qui sont les nôtres, nous formulons dans notre mémoire des suggestions et des recommandations que nous voulons constructives.

Une fois de plus, monsieur le président, j'aimerais vous remercier de cette occasion que vous nous avez donnée de vous faire part de notre avis. Soyez sûr que notre intérêt ne s'arrêtera pas là et que nous sommes tout disposés à vous aider ultérieurement, si vous le jugez souhaitable.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais remercier l'association de nous avoir présenté son mémoire sur le projet de loi C-75. Je voudrais également les remercier d'être venus. Le mémoire est fort bien étayé et il aborde toute une série d'articles du projet de loi. J'espère que le ministère et le ministre, comme d'ailleurs le secrétaire parlementaire de ce

[Text]

I have no questions. I just want to thank the witnesses for appearing before us today.

Mr. Angus: I welcome the witnesses before the committee.

Thank you for the very detailed brief. I have almost got all the way through it, and I have some questions of a technical nature, because as a result of clause 4 we spend much of our time dealing with cost recovery, as opposed to the aspects that affect your industry. I think it is valuable that you have appeared here today and provided us with this brief.

On page 6, on deeming a ship unseaworthy, you suggest that the risk of detention is sufficient deterrent. Can you elaborate on that?

Mr. Harry Westlake (Petroleum Association for the Conservation of the Environment): In fact, the mere threat or detention carries with it the penalties that would force a shipowner or ship operator to take appropriate action. The implication of the word "unseaworthy", though, is very broad. It could affect the vessel certification. As noted in our brief, it could have serious implications for the vessel's insurance coverage. If the vessel were in fact deemed unseaworthy, it could in effect void the insurance coverage. We do not consider that this is either appropriate or necessary to maintain control over the action or conduct of the vessel.

Mr. Angus: On page 7, again on the concurrent legislation dealing with discharges, you suggest that the Transportation of Dangerous Goods Act and the Fisheries Act be amended to recognize the creation of the new Part XX and Part XXI, being the exclusive application of the Canada Shipping Act. About those two acts, I get the impression that they are less strong.

Mrs. Janette MacDonald (Legal Counsel, Petroleum Association for the Conservation of the Environment): Currently those two acts refer to the current Part XX of the Canada Shipping Act, which deals with discharges from ships. Now that we potentially have two parts, Part XX and Part XXI, those acts, to flow, need to be amended as a housekeeping... to ensure that the system is maintained so that the Canada Shipping Act deals with discharges from ships. Those other pieces of legislation deal with the areas they have in the past, which has excluded the old Part XX of the Canada Shipping Act.

• 1130

Mr. Angus: What happens if we do not do that housekeeping?

[Translation]

dernier, qui est présent, penseront à toutes ces propositions et leur donneront suite.

Je n'ai pas de questions à poser; je voulais simplement remercier les témoins d'être venus.

M. Angus: À mon tour, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Je vous remercie de nous avoir soumis un mémoire très détaillé. Je suis pratiquement parvenu à le lire dans son intégralité, et j'aurais quelques questions à caractère technique à vous poser, étant donné que, suite à l'article 4, nous avons consacré beaucoup de temps à la question du recouvrement des frais, au détriment de certains éléments qui touchent votre industrie. Il est très précieux pour nous que vous soyez venus aujourd'hui pour nous faire part de ce mémoire.

À la page 6, lorsque vous parlez du navire réputé innavigable, vous dites que le risque de détention est un facteur de dissuasion suffisant. Pourriez-vous préciser?

M. Harry Westlake (Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien): Le simple fait de menacer un navire de détention s'assortit des sanctions qui contraindraient son propriétaire ou son exploitant à prendre les mesures qui s'imposent. L'incidence de l'expression «réputé innavigable» est effectivement très vaste. Il pourrait s'agir de la certification du navire et, comme nous le notions dans notre mémoire, cela pourrait également avoir des répercussions importantes en matière d'assurance. Si le navire en question est effectivement réputé innavigable, cela pourrait invalider son assurance. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire ou opportun de conserver le contrôle sur la marche proprement dite du navire.

M. Angus: À la page 7, toujours à propos de la législation concomitante relative aux rejets d'hydrocarbures, vous dites que les Lois sur les pêcheries et sur le transport des marchandises dangereuses devraient être modifiées pour être alignées sur les nouvelles parties XX et XXI, qui sont du ressort exclusif de la Loi sur la marine marchande du Canada. J'ai l'impression que ces deux lois dont vous parlez sont beaucoup moins draconiennes.

Mme Janette MacDonald (conseiller juridique, Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien): Le texte de ces deux lois invoque l'actuelle partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui porte sur les rejets des navires. Nous avons ici, avec ce projet de loi, deux nouvelles parties, la partie XX et la partie XXI, et, par conséquent, les deux lois en question devraient être alignées sur elles... ce qui assurerait l'intégrité du système, la Loi sur la marine marchande du Canada portant donc expressément sur les rejets. Ces autres lois continueraient à traiter des domaines qui étaient les leurs jusqu'à présent, à l'exclusion, donc, de l'ancienne partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Angus: Que se passe-t-il si nous ne faisons pas cet alignement?

[Texte]

Mrs. MacDonald: It creates confusion and litigation, I would think. It is housekeeping, and an unnecessary confusion might arise as to whether or not those acts might apply as well as the Canada Shipping Act.

Mr. Angus: Is there also the possibility, because they may be considered under the old act, that lesser standards would be applicable in those cases?

Mrs. MacDonald: I do not think so.

Mr. Angus: Okay. Also on the same page, at the bottom, regarding authorized discharges by statutes: "It is PACE's recommendation that this exemption should be extended to all statutory authorized discharges". Can you educate me a bit on what that means?

Mrs. MacDonald: Under the Ocean Dumping Control Act, if you are going to put something into the water you have to get approval through a permitting process. Therefore, in this piece of legislation, it exempts the application of Part XX to someone who has proceeded through the process of the Ocean Dumping Control Act.

Our position is that this should extend also to Part XXI. If the activity is blessed, it should be outside the application of both Part XX and Part XXI. Similarly, if you are proceeding under activities that are authorized by other statutes, it seems strange to have an authority from one government department and then to have another department with another set of rules.

Mr. Angus: That is not too unusual around here.

Mrs. MacDonald: It is desirable not to have.

Mr. Angus: On page 10—and this will be my final question—you are talking about the powers of the pollution prevention officer and you express concern over the conflict between the master's responsibility and the pollution prevention officer. Can you give us some examples of what kind of things you are worried about?

Mr. Fern: Mr. Maconachie can handle that one.

Mr. Douglas Maconachie (Chairman, PACE Marine Committee): It needs to be recognized that at any given time there may be a captain, a pilot, a vessel traffic services regulator and a pollution prevention officer all attempting to advise the same ship to do the same or different things. The vessel traffic services regulator and the pollution prevention officer may be one and the same, but they may not be.

Our concern about the powers in general of pollution prevention officers is that they have the power to detain and control the conduct of ships and yet have no specified qualifications, no experience, no training; nor do they have any liability for any advice they may give that may be improper. That is our concern, that there are up to four people at one time, with the master lawfully responsible. We do not know how he fits in.

[Traduction]

Mme MacDonald: À mon avis, cela prêterait à confusion et à litige. Il s'agit d'une simple mise en ordre, à défaut de quoi on risque de susciter inutilement la confusion, car on ne saurait pas si ces lois sont applicables en plus de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Angus: Serait-il également possible, étant donné que c'est peut-être le cas dans l'ancienne loi, que des normes moins rigoureuses s'appliquent dans les cas de ce genre?

Mme MacDonald: Je ne pense pas.

M. Angus: Merci. À la page 10, maintenant, lorsque vous parlez des rejets autorisés en conformité de diverses lois, vous dites ceci: «L'APCE recommande que cette exception s'applique également à tous les rejets autorisés en vertu de règlements». Pourriez-vous éclairer un peu ma lanterne?

Mme MacDonald: En vertu de la Loi sur l'immersion de déchets en mer, quelqu'un qui veut immerger quoi que ce soit en mer doit obtenir l'autorisation sous forme de permis. Par conséquent, cette loi-ci ferait exception, pour l'application de la partie XX, dans le cas de quelqu'un qui a déjà satisfait aux exigences de la Loi sur l'immersion de déchets en mer.

Nous soutenons que cela devrait valoir pour la partie XXI. Si l'activité en question est sanctionnée, elle devrait échapper à l'application de la partie XX comme de la partie XXI. En effet, s'il y a une activité autorisée par une autre loi, il semblerait étrange de devoir obtenir l'autorisation de deux ministères ayant chacun une réglementation différente.

M. Angus: Cela n'a rien d'extraordinaire ici.

Mme MacDonald: Il est préférable qu'il n'en soit pas ainsi.

M. Angus: En guise de dernière question, vous parlez à la page 12 des pouvoirs du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution et vous vous inquiétez du conflit possible entre la responsabilité du capitaine et les actes du fonctionnaire en question. Pourriez-vous nous donner quelques exemples de cas qui pourraient se produire?

M. Fern: M. Maconachie va répondre à cette question.

M. Douglas Maconachie (président, Comité maritime de l'APCE): Il faut reconnaître qu'il peut y avoir, à un moment donné, sur la passerelle d'un bateau, un capitaine, un pilote, un chargé de réglementation des services de navigation et un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui pourraient, tous les quatre, vouloir que le même bateau fasse des choses bien différentes. Le chargé de réglementation des services de navigation et le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution pourraient être une seule et même personne, mais pas nécessairement.

Ce qui nous inquiète à propos des pouvoirs du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, c'est qu'il peut ordonner la détention du navire, ou en assurer le contrôle, sans pour autant avoir les qualifications, la compétence ou la formation nécessaires. De plus, ce fonctionnaire n'assume aucune responsabilité au cas où les instructions qu'il donnerait se révéleraient malavisées. Voilà donc ce qui nous inquiète, le fait qu'il y ait en même temps quatre personnes sur la passerelle, alors que, en droit, c'est le capitaine qui est responsable. Nous ne savons vraiment pas où il se situe.

[Text]

Mr. Angus: Is it possible that the pollution prevention officer is not even at the site?

Mr. Maconachie: Very possible. I would think so.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall is next.

Mr. Forrestall: I would like to go back for a minute, if I may, and ask if you might elaborate a little on the importance you attach to the training or qualifications for pollution officers. Would you go so far as to suggest they perhaps should hold master's papers, or should they be professional in another sense?

Mr. Maconachie: I would think they need to be professional in another sense, having either some marine background or some knowledge about the products. I would like them to know the difference between a persistent oil and other oils, for example, to know what they were doing.

Mr. Westlake: Mr. Forrestall, perhaps I may offer a comment in support of that. You may note in our brief that we recommend that the administration of the pollution prevention officer system should be vested in the Board of Steamship Inspectors. It has been our experience that highly qualified people are appointed under the Board of Steamship Inspectors. It has been our experience that highly qualified people are appointed under the Board of Steamship Inspectors. I think we would be quite satisfied if they in fact controlled the pollution prevention officer activity as well.

• 1135

Mr. Forrestall: Would the process you are suggesting be acceptable? Would an equally effective process be as acceptable? I suppose you are saying that you have developed over the years a competence in the Steamship Inspection Service in the capacity to appoint people who are knowledgeable and who can deal with the wide range of activities in which they participate. Am I making the correct assumption?

Mr. Westlake: Yes, you are. I guess our only other concern to add to it is that the authorities vested in the pollution prevention officer should be clearly spelled out and that the legislation should in fact protect the authority of the master to ensure that he has the authority to discharge the responsibility for which the law holds him accountable.

Mr. Forrestall: I see. I would have imagined—and, as a matter of fact, I am sure I did as I went through the bill—that coming to direction to a ship's master, with respect to the handling or course of his vessel, would have to do with generally the safest way of getting a dangerous cargo in and out of a harbour or up a river or through a lock. There might be procedures in Canada's interest that should be set down but that would not in any way conflict with the ultimate authority and responsibility of the master of the vessel. I have the feeling from reading your brief that my interpretation is somewhat different from yours. Could you comment on this?

[Translation]

M. Angus: Serait-il possible que le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution ne soit même pas là?

M. Maconachie: C'est fort possible, c'est ce que je pense.

M. Angus: Merci, monsieur le président, ce sera tout.

Le président: Je vous remercie. M. Forrestall est le suivant.

M. Forrestall: J'aimerais, si vous me le permettez, faire un petit retour en arrière et vous demander de préciser un peu l'importance que vous accordez à la formation et aux qualifications des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution. Iriez-vous jusqu'à préconiser qu'ils aient leur brevet de capitaine, que ce soit des professionnels à un titre ou à un autre?

M. Maconachie: Je pense qu'ils devraient effectivement avoir des qualifications professionnelles à un autre titre, soit en ayant des antécédents maritimes, ou au moins une connaissance quelconque des produits en question. J'aimerais qu'ils connaissent la différence, par exemple, entre un produit hydrocarbure persistant et un produit qui ne l'est pas, afin qu'ils sachent ce qu'ils font.

M. Westlake: Monsieur Forrestall, je pourrais peut-être ajouter deux mots dans le même sens. Vous avez remarqué dans notre mémoire que nous recommandons que l'administration du système de prévention de la pollution soit confiée au Bureau d'inspection des navires à vapeur. Nous savons d'expérience que ce bureau a toujours nommé des gens extrêmement qualifiés. Cela, nous le savons d'expérience. Nous serions parfaitement satisfaits, je crois, si ce bureau avait également la charge des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution.

M. Forrestall: Est-ce que ce que vous préconisez pourrait être accepté? Un «modus operandi» aussi efficace pourrait-il être accepté? Vous nous dites en fait, j'imagine, que le Service d'inspection des navires à vapeur a acquis au fil des ans les compétences nécessaires pour pouvoir nommer des gens qui s'y connaissent et qui sont à même de prendre en charge toutes ces activités qui sont les leurs. Me trompé-je?

M. Westlake: Vous avez parfaitement raison. Le seul autre problème qui vient s'ajouter à cela est que les pouvoirs confiés aux fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution devraient être bien précisés et que la loi devrait effectivement protéger les pouvoirs du capitaine et confirmer qu'il peut à ce moment-là déléguer la responsabilité que la loi lui impose.

M. Forrestall: Je vois. J'aurais cru—et en fait, c'est ce que je pensais après avoir lu le projet de loi—qu'à l'égard du capitaine du navire, il s'agit de faire en sorte que le bâtiment et sa cargaison dangereuse soient dirigés de la façon la plus sûre possible, qu'il s'agisse de sortir d'un port ou d'y entrer, de remonter un fleuve ou de passer par les écluses. Il est possible que nous ayons intérêt, du point de vue national, à établir des procédures, mais ces procédures ne devraient aucunement entraver le pouvoir et la responsabilité qui sont en fin de compte ceux du capitaine. À la lecture de votre mémoire, j'ai

[Texte]

Mr. Westlake: I am not sure that I understand the possibility of conflict between your assessment and ours.

Mr. Forrestall: It is not only your brief but also that of others who have appeared before us, including the DMA and the Canadian Merchant Service Guild. Yesterday they alluded to this fear that Bill C-75 and its myriad parts in some way will diminish or dilute the absoluteness and the necessity of absolute authority on the part of the master of the vessel. I just do not have such a fear. I think I am wondering out loud whether I am interpreting what you are saying correctly. You have some fear that there is a diminution of this authority.

Mr. Westlake: Yes. This is a fair assessment of our position, I think.

Mr. Forrestall: As an old seaman, if I run across it in the back of my mind, we will find some way to correct it.

Mrs. MacDonald: I think we are concerned that, if you look at the obligation to comply with the orders received, they are absolute. Therefore, if a master receives an order from a pollution prevention officer, the traditional right for him to look at the order and also to look at the situation as he sees it right there just does not exist, I do not think, in the legislation as drafted. I think this is the focus of our concern. He is faced with penalties if he does not comply with the direction.

Mr. Forrestall: Thank you very much. It is a very thoughtful brief, I might add. I appreciate it very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. It was a good point you just made. Mr. Reid.

Mr. Reid: I have one quick question, Mr. Chairman, to Mr. Fern, but it is a fairly comprehensive one. First let me join with my colleagues around this table in saying that we appreciate the effort by the petroleum industry in its effort to police and control the environmental and the pollution problems of your particular industry. However, I am enough of an environmentalist not to accept a self-employment agency. I recognize that Canada has the greatest fresh-water lake and inland waterway system in the world. Also I have the perception that there is a lot left to be done in the ocean ports around the world.

So I put this to you, sir. Why do you come to this table, where Bill C-75 introduces the international conventions which are established internationally...? For a long time, we have concerned ourselves with those international provisions so that we as Canadian shippers can go anywhere in the world. Why do you say that we should not go our own way, recognizing our particular circumstance and our history, rather than simply going along with the recommendations of some international association?

[Traduction]

Le sentiment que mon interprétation diffère un peu de la vôtre. Qu'auriez-vous à répondre à cela?

M. Westlake: Je ne vois pas très bien où est le conflit éventuel entre nos deux interprétations.

M. Forrestall: Il n'y a pas que vous à le dire; d'autres témoins que nous avons entendus, notamment le sous-ministre adjoint et la Guilde de la marine marchande du Canada, nous l'ont dit également. Pas plus tard qu'hier, ils nous ont dit d'ailleurs craindre que le projet de loi C-75 et ses très nombreuses composantes ne diminuent d'une façon ou d'une autre, ne diluent en quelque sorte la nécessité absolue qu'il y a pour le capitaine du navire d'avoir le pouvoir suprême. Cette crainte, je ne la partage pas. En fait, je réfléchis à haute voix et je me demande si j'interprète bien ce que vous avez dit. Vous craignez, vous, que ce pouvoir ne se trouve limité.

M. Westlake: Effectivement, c'est une bonne interprétation de notre position.

M. Forrestall: Vieux loup de mer, si j'y pense bien, je suis convaincu que nous trouverons un moyen d'y remédier.

Mme MacDonald: Ce qui nous gêne, c'est que cette obligation de suivre les ordres donnés est absolue. Par conséquent, si le capitaine reçoit un ordre d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, la nouvelle loi lui enlèvera ce droit qu'il a toujours eu d'analyser l'ordre donné, compte tenu de la situation telle que lui la perçoit. Voilà donc essentiellement ce qui nous inquiète. Il risque des sanctions s'il n'obéit pas à l'ordre.

M. Forrestall: Merci beaucoup. Votre mémoire est très bien pensé, et je vous en remercie.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Vous avez fait valoir un excellent argument. Monsieur Reid.

M. Reid: Une question, très rapidement, monsieur le président, à l'intention de M. Fern, mais j'ajoute que c'est une question assez dense. J'aimerais, pour commencer, me joindre à mes collègues pour vous dire que nous remercions l'industrie du pétrole pour les efforts qu'elle déploie afin d'endiguer les problèmes de pollution et les problèmes environnementaux dans ce secteur. Cela dit, je suis suffisamment environnementaliste moi-même pour ne pas accepter quelque chose venant d'un organisme intéressé. Je sais que le Canada est le pays qui compte les réserves d'eau douce et le réseau de voies navigables intérieures les plus importants au monde. J'ai également le sentiment qu'il reste beaucoup à faire dans les ports de mer un peu partout dans le monde.

Voici donc ce que j'ai à vous dire, monsieur. Pourquoi venez-vous ici alors que le projet de loi C-75 sanctionne des conventions internationales qui ont été signées...? Cela fait longtemps que nous souscrivons à ces dispositions du droit international afin, précisément, que nos transitaires nationaux puissent aller partout dans le monde. Pourquoi dites-vous que nous ne devons pas adopter une orientation propre, compte tenu de notre situation et de notre histoire, au lieu de nous contenter de suivre les recommandations d'une quelconque association internationale?

[Text]

• 1140

Mr. Fern: Sir, first of all, the recommendations of the international community—I think in the Minister's remarks he alluded to the fact that Canada plays a very leading role in developing those. Our people, through Coast Guard and Transport Canada, are very much involved. In order to give the best possible protection, I think Canada is really trying very hard to move those rules and regulations. That is one point.

It is our view that, even though the international rules and regulations might not be the ultimate, they are a step forward. Canada is better served by taking advantage of that step forward—take advantage of the international community, the international funds for those things that are covered, and then try to work further, as is appropriate—rather than staying back and saying, well, that it is not perfect, so I will not play.

I am not sure I interpreted your question correctly, but our view is, let us take the small step that is available to us, take advantage of that. Once we have that locked up, then, look for future improvements. Does that help you?

Mr. Reid: I do not want to be disrespectful, but I am concerned . . .

Mr. Fern: Sure.

Mr. Reid:—with respect to pollution control along our own coastline and our own waterways. I am concerned with any kind of suggestion there is sufficient policing by the industry itself regarding the matter of discharge—who is in control?

The industry has been doing a good job and, as you point out, has been improving with regard to the environment, but it has not reached the level that we anticipate that industry should be at, and this shipping act gives us the kind of control that might protect our environment for future generations.

I take it that your industry, your association, made up of those involved in the industry itself, are saying, go slow. Do not tell us, in effect, what to do, but let us work progressively towards the improvement of the environment through our own endeavours and with our own cost structure.

Mr. Fern: No. I guess I would not say go slow. I would say take advantage of what is available in terms of the international community, take advantage of what is available to us. The international conventions do move more slowly than maybe people would like to see. In other words, take advantage of what is there.

On the other hand, the domestic industry, I can assure you, sir, is really taking steps. We have put a system of oil spill co-ops in place to respond to oil spills. It is the policy of all the member companies of PACE to respond first and ask questions

[Translation]

M. Fern: Pour commencer, monsieur, les recommandations des milieux internationaux . . . et je pense d'ailleurs que le ministre a parlé dans sa déclaration du fait que le Canada jouait à cet égard un rôle de chef de file. Les gens de chez nous, représentants de la Garde côtière et de Transports Canada, participent de très près au processus. Pour assurer la meilleure protection possible, je dirais que le Canada fait tout ce qu'il peut pour favoriser l'adoption de cette réglementation. Voilà une chose.

Nous estimons que, même si la réglementation et les règles internationales ne sont peut-être pas la solution ultime, elles n'en constituent pas moins un progrès. Le Canada a bien plus intérêt à profiter de ce progrès—à profiter des milieux internationaux, de la caisse internationale créée pour couvrir certaines choses, quitte à essayer d'aller encore plus loin lorsque c'est possible—qu'à se retrancher derrière ses frontières sous prétexte que, comme cette réglementation n'est pas parfaite, il est inutile d'y souscrire.

Je ne sais pas si j'ai bien interprété votre question, mais nous partons du principe suivant: profitons du petit progrès qui a déjà été fait, profitons-en. Une fois que ce sera fait, voyons comment nous pourrions améliorer les choses. Est-ce que cela répond à votre question?

M. Reid: Je ne veux pas vous manquer de respect, mais je suis quand même inquiet . . .

M. Fern: Pas du tout.

M. Reid: . . . en ce qui concerne le contrôle de la pollution le long de notre littoral et dans nos voies navigables. Lorsque quelqu'un vient dire que l'industrie est suffisamment autoréglementée en ce qui concerne les rejets, je ne peux pas m'empêcher de me demander qui tient les leviers de commande.

L'industrie a fait du bon travail et, comme vous le signalez, elle s'est amendée en ce qui concerne l'environnement, mais pas suffisamment encore par rapport à nos attentes, et cette nouvelle loi nous donnera précisément le contrôle nécessaire pour protéger notre environnement par souci des générations à venir.

Je dois conclure que votre industrie, votre association, qui est composée de toutes les parties prenantes du secteur privé, nous dit d'y aller lentement. Ne nous dites pas en fait ce que nous devons faire, laissez-nous améliorer petit à petit l'environnement par nos propres initiatives et dans le cadre de nos propres budgets.

M. Fern: Non, ce n'est pas ce que je dirais. Je vous dirais au contraire de profiter de ce qui existe déjà au niveau international, de profiter de ce qui s'offre à nous. Les conventions internationales évoluent probablement beaucoup plus lentement que nous le voudrions sans doute. En d'autres termes, profitons de ce qui existe déjà.

En revanche, je puis vous donner l'assurance que l'industrie privée du Canada prend des mesures. Nous avons mis en place un système coopératif pour répondre aux cas de déversements. Il s'agit d'une politique selon laquelle toutes les compagnies

[Texte]

later. We have very active co-operative work going on with the Coast Guard, with Environment Canada, with the folks from COGLA, because of the offshore activities. Through PACE, we do training, we do research programs. We are the first to admit that we are not perfect, but I can really assure you, we are trying hard and are moving ahead.

The major oil spill co-ops in Burrard Inlet, on the Great Lakes—there is equipment worth \$6 million strategically located on the Great Lakes, specifically to handle any incidents that occur. There is another one in Montreal for the St. Lawrence and another one in the Atlantic provinces. So we really are trying very hard. We agree with you as environmentalists that we have to do the best job we can.

• 1145

Mr. Reid: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus has given me notice that he wishes to raise a procedural point.

Mr. Angus: Right. You may just want to thank the witnesses.

The Chairman: Does it have anything to do with the witnesses?

Mr. Angus: It has nothing to do with the witnesses, no.

The Chairman: Then I would like to thank you for coming to give us your brief and your address this morning. I would like to congratulate you again for getting it here early enough for us to be able to translate it. It is a point that we stress frequently in this environment. I appreciated many of the points you made. We are very environmentally conscious in the Straits of Juan de Fuca, where I come from, about matters of the environment, particularly dealing with shipments of oil. I hope the committee will have taken careful note of your remarks, and that you may find some indication of that in the course of the amending procedure that goes on when we get to clause-by-clause. Thank you.

Mr. Fern: Thank you, sir. We appreciate the opportunity to be here.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, what I would like to raise in an informal way with the committee, through you and perhaps the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, is we have received a number of briefs formally, both in writing and presented officially at the committee. But it is my understanding that the Minister and in fact the Prime Minister have received correspondence relative to Bill C-75, correspondence that has been initiated after the bill was tabled in the House last fall. I am wondering whether we could perhaps ask the Minister if he would be prepared to table copies of that correspondence with the committee so that we can have the

[Traduction]

membres de l'APCE agissent d'abord et posent les questions ensuite. Nous avons un réseau coopératif très actif, conjointement avec la Garde côtière, avec Environnement Canada, avec les gens de l'APGTC, en raison précisément de toutes les activités qui se déroulent en mer. Grâce à l'APCE, il y a des programmes de formation et de recherches. Nous sommes les premiers à reconnaître que nous ne sommes pas parfaits, mais je puis vraiment vous assurer que nous faisons tout ce que nous pouvons et que nous progressons.

Les principales coopératives d'intervention à Burrard Inlet, sur les Grands Lacs... nous avons pour 6 millions de dollars de matériel stratégiquement disposé sur les Grands Lacs, une infrastructure prête à intervenir en cas d'incident. Il y en a une autre à Montréal, qui couvre le Saint-Laurent, et une autre encore dans les provinces Maritimes. Nous ne ménageons donc pas nos efforts. Nous sommes d'accord avec vous pour dire que, soucieux de l'environnement, nous devons faire le mieux possible.

M. Reid: Je vous remercie.

Le président: M. Angus m'a signalé qu'il voulait aborder une question de procédure.

M. Angus: C'est exact. Vous pourriez peut-être remercier nos témoins.

Le président: Cela a-t-il quelque chose à voir avec nos témoins?

M. Angus: Pas du tout.

Le président: Si c'est cela, je voudrais vous remercier d'être venus nous faire part de votre mémoire et de votre exposé. Encore une fois, toutes nos félicitations pour nous les avoir transmis suffisamment tôt pour que nous puissions les faire traduire. C'est là quelque chose sur quoi nous insistons souvent. J'ai beaucoup aimé bon nombre de vos arguments. Vous avez fait preuve de beaucoup de conscience environnementale dans le détroit de Juan de Fuca, d'où je viens d'ailleurs, notamment en ce qui concerne le transport du pétrole. J'espère que le Comité aura bien pris acte de ce que vous nous avez dit et que vous en retrouverez la trace dans les amendements que nous ne manquerons pas de discuter à l'étape de l'étude article par article. Je vous remercie.

M. Fern: Merci, monsieur, nous sommes très heureux d'avoir été invités.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais toucher officiellement deux mots de quelque chose au Comité par vos bons offices, et peut-être aussi par ceux du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et c'est ceci: nous avons reçu officiellement un certain nombre de mémoires, oralement et par écrit. J'ai toutefois cru comprendre que le ministre, et même le premier ministre, avaient reçu, à propos du projet de loi, et immédiatement après le dépôt de ce dernier à la Chambre au cours de l'automne, certaines lettres. Serait-il possible de demander au ministre s'il accepterait de faire part

[Text]

advantage of all the information that has been made available to him.

I would understand that because those letters were between certain individuals—perhaps premiers, perhaps Ministers of Transport in the provinces, as well as industry—he would need their permission to table them with us. But I would like, through you, sir, to make that request.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I think I will take that . . . Do you wish to speak on this, Mr. Forrestall? I feel inclined to take it as notice. As you know, I am substituting for Mr. Blackburn, who is normally your chairman. I think what you are asking for is really a monumental change in the correspondence that flows through the Prime Minister's Office and perhaps the Minister's office on matters such as this, that letters might well be in the thousands . . .

Mr. Angus: No.

The Chairman: If there are particular letters that you know have originated and gone to the Prime Minister, that would be a different matter. If you just said you would like to know what such and such a company wrote to the Prime Minister about, that would be perhaps something slightly different from what I gather from your remarks. But to open the Prime Minister's correspondence to the committee I think would be unrealistic.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I can respond, we are not looking at thousands of letters in this case; we are perhaps looking at 10 to 20. Some of those were copied to myself and other members of the committee, but others were not; they were correspondence between another ministry at a provincial level to the Minister of Transport offering their views. I just thought it would be helpful to our deliberations. Perhaps the Parliamentary Secretary can help us in this matter.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Angus was kind enough to raise this with me yesterday, and I can informally indicate to him that we should have an answer before the end of the week. Perhaps the Chair can be seized with your suggestion and will take a look at it a little later.

Mr. Angus: Good.

The Chairman: Thank you. Incidentally, I am going to a chairmen's meeting that starts in 10 minutes with the Speaker. I will let him know what you have in mind, and you might like to raise it again when your regular chairman is in the Chair.

Our final witness for today was the Canadian Arctic Resources Committee, but they are unfortunately unable to attend this morning. They are currently in the midst of a

[Translation]

de ces lettres au Comité, afin que nous puissions tirer parti de ce qu'il aurait ainsi pu apprendre?

Je crois savoir également que, puisque ces lettres émanent de certaines personnes—des premiers ministres provinciaux, voire de certains ministres provinciaux des Transports, ou encore de représentants de l'industrie—it devrait leur demander l'autorisation de le faire; quoi qu'il en soit, c'est une demande que j'aimerais soumettre par votre entremise.

Le président: Merci, monsieur Angus. Je pense que je vais . . . Voulez-vous dire quelque chose à ce sujet, monsieur Forrestall? Je serais tenté de prendre la chose en délibéré. Comme vous le savez, je remplace M. Blackburn, qui est normalement le président du Comité. Vous demandez en somme, je pense, quelque chose de monumental au niveau de la correspondance qui aboutit au bureau du premier ministre et du ministre chaque fois qu'un sujet comme celui-là se présente, en ce sens qu'il pourrait fort bien y avoir des milliers de lettres . . .

M. Angus: Pas du tout.

Le président: Si vous avez connaissance de certaines lettres en particulier qui auraient été adressées au premier ministre, ce ne serait pas du tout la même chose. Si vous nous disiez par exemple que vous aimeriez savoir ce que telle ou telle compagnie a écrit au premier ministre, ce serait probablement un peu différent de ce que vous semblez demander, si j'ai bien compris votre intervention. Mais de là à ouvrir tout le correspondancier du premier ministre au Comité, je pense que ce serait manquer de réalisme.

M. Angus: Si vous me permettez, monsieur le président, il ne s'agit pas de milliers de lettres, mais peut-être de 10 ou 20. Dans certains cas, j'en ai déjà reçu moi-même copie, ainsi que d'autres membres du Comité, mais ce n'est pas toujours le cas. Il s'agit d'une correspondance entre un autre ministère, provincial celui-là, et le ministère fédéral des Transports, et qui offrirait une opinion. J'avais pensé que cela pourrait nous servir dans nos délibérations, mais peut-être le secrétaire parlementaire pourrait-il nous prêter son concours.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Angus a eu la bonté de m'en parler hier, et je peux lui dire officieusement que nous devrions recevoir réponse avant la fin de la semaine. Peut-être le président pourrait-il prendre acte de votre suggestion et y penser.

M. Angus: Fort bien.

Le président: Je vous remercie. Ceci dit en passant, je dois être dans dix minutes à une réunion des présidents avec le président de la Chambre. Je lui ferai part de ce que vous m'avez dit, et peut-être pourriez-vous en reparler lorsque le président du Comité sera là.

Nous devons entendre ce matin comme dernier témoin le Comité canadien des ressources de l'Arctique, mais il a malheureusement dû décliner. En effet, le comité est actuelle-

[Texte]

reorganization and felt unprepared at this time to appear before the committee. They have sent their regrets.

The meeting this afternoon will be in Room 308 of the West Block at 3.30 p.m. The meeting is adjourned.

[Traduction]

ment en pleine réorganisation, et il a estimé qu'il n'était pas prêt à déposer devant nous. Il nous a donc envoyé ses excuses.

Cet après-midi, nous nous réunissons à 15h30 à la salle 308 de l'Édifice de l'ouest. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canada Steamship Lines Inc.:

Raymond Lemay, President;
Fred Pitrie, Vice-President of Marketing;
Ed DeRoche, Vice-President of Operations.

From Ultramar Canada Inc.:

W.J. Berry, Manager, Government Affairs.

From the Petroleum Association for the Conservation of the Environment:

G. Robert H. Fern, President;
Harry M. Westlake, Marine Division;
Douglas R. Maconachie, Marine Division;
Janette M. MacDonald, Consultant.

De la Canada Steamship Lines Inc.:

Raymond Lemay, président;
Fred Pitrie, vice-président de la commercialisation;
Ed DeRoche, vice-président des Opérations.

De la société Ultramar Canada Inc.:

W.J. Berry, directeur, Affaires gouvernementales.

De l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien:

G. Robert H. Fern, président;
Harry M. Westlake, division maritime;
Douglas R. Maconachie, division maritime;
Janette M. MacDonald, expert-conseil.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Tuesday, February 11, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mardi 11 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 11, 1986

(8)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:45 o'clock p.m. this day, Allan McKinnon, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall and J. Patrick Nowlan.

Witnesses: From the Canadian Institute of Resources Law: Christian G. Yoder, Research Associate. *From the Canadian Shippers' Council:* C.H.J. Hibbeln, Immediate Past President; D.J. Wallace, Member; R.R. Baird, Member; J.D. Moore, Secretary. *From the Canadian Amateur Rowing Association:* William Donegan, Member.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

The witness from the Canadian Institute of Resources Law made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Shippers' Council made a statement and answered questions.

The witness from the Canadian Amateur Rowing Association made a statement and answered questions.

At 5:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 FÉVRIER 1986

(8)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 15 h 45, sous la présidence d'Allan McKinnon.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan.

Témoins: De la Canadian Institute of Resources Law: Christian G. Yoder, attaché de recherche. *Du Canadian Shippers' Council:* C.H.J. Hibbeln, président sortant; D.J. Wallace, membre; R.R. Baird, membre; J.D. Moore, secrétaire. *De l'Association canadienne d'aviron amateur:* William Donegan, membre.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Le témoin de la *Canadian Institute of Resources Law* fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du *Canadian Shippers' Council* font une déclaration et répondent aux questions.

Le témoin de l'Association canadienne d'aviron amateur fait une déclaration et répond aux questions.

A 17 h 21, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 11, 1986

• 1543

The Chairman: Order, please.

We are hearing evidence on Bill C-75, an Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Today's first witness is from the Canadian Institute of Resources Law, Mr. Christian Yoder.

Mr. Christian Yoder (Research Associate, Institute of Resources Law): Thank you, Mr. Chairman.

Let me say first that I have copies of my written brief available with the clerk. Unfortunately, I was not able to have it translated into French in time for this presentation. If it is the committee's desire I can distribute the copies I have; however, if not then I can summarize what is in the brief and we can discuss it on that basis.

• 1545

The Chairman: Very well. Go on with your verbal brief then, and do not distribute the other, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, perhaps we could deposit them with the clerk and those members who wish to have a copy can ask the table if they will send one down to them.

The point made this morning by our colleague Mr. Plourde I think just emphasizes a very real difficulty we have, and it is one we want to address and indeed must continue to address. Perhaps in the absence of a bilingual brief, for whatever reason, we should simply deposit them with the clerk of the committee and then those members who wish them may go and get them.

Again, I think we have to emphasize and stress... I know the difficulty this places upon potential witnesses, the urgency of having briefs in as early as possible, notwithstanding the practical fact that the legislative process probably is the guilty party in the sense that we give such short notice. bBut I think perhaps it is better that the committee observe the intent of the House of Commons in this specific...

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall; I am sure you have made your point. I believe it would be unofficial if the clerk were to have copies for those who wish it, because quite a few members of committees generally find it much easier to follow a brief; if they have it they can make written notes in the margin as we go through.

Just to help us resolve this difficulty, could you tell us if you received instructions to bring your brief in both official languages, or did you receive any instructions about that at all?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 11 février 1986

Le président: La séance est ouverte.

Nous entendons des témoignages sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Notre premier témoin est un représentant du *Canadian Institute of Resources Law*, M. Christian Yoder.

M. Christian Yoder (adjoint à la recherche, *Canadian Institute of Resources Law*): Merci, monsieur le président.

J'ai des exemplaires de mon mémoire écrit et je les ai déposés auprès du greffier. Malheureusement, je n'ai pas pu le faire traduire à temps. Si les membres du Comité le souhaitent, je puis donc faire distribuer les exemplaires que j'ai. Toutefois, je puis le résumer, et nous pourrions en discuter.

Le président: Très bien. Faites votre exposé sans faire distribuer l'autre.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Peut-être que ces exemplaires pourraient être déposés auprès du greffier, et le député qui le souhaite pourrait obtenir un exemplaire.

Notre collègue, M. Plourde, a soulevé la question ce matin, et cela met en lumière une difficulté réelle. Nous devons y voir. Si, pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pas la traduction d'un mémoire, on pourrait déposer la version rédigée auprès du greffier du Comité, et les membres du Comité qui le souhaitent pourraient se la procurer.

Je pense qu'il faut bien souligner... Je sais que cela impose des contraintes à nos témoins, car ils doivent faire parvenir leurs mémoires le plus vite possible, alors que les impératifs de la vie parlementaire sont à blâmer, car nous ne leur donnons qu'un court préavis. Je pense qu'il vaudrait mieux que le Comité tente d'observer l'esprit de la règle de la Chambre des communes...

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Nous vous avons compris. Il serait fort utile que le greffier dispose d'exemplaires de votre mémoire, car beaucoup de membres du Comité trouvent plus facile de suivre l'exposé à partir du mémoire. En effet, quand ils l'ont entre les mains, ils peuvent l'annoter dans la marge.

Afin de résoudre cette petite difficulté, dites-nous si on vous avait donné la consigne de présenter votre mémoire dans les deux langues officielles? Vous avait-on dit quelque chose?

[Texte]

Mr. Yoder: Yes, we were informed that we needed to have copies in both official languages. The problem was timing. The decision for me to come and make representations occurred roughly 10 days ago. Our translation services at the institute... The way we go about translating documents, the service we use was just simply unable to meet that deadline. We were well aware of the requirement. It was just simply if that was a condition of my appearance then I could not appear at all. That was simply it. We can, however, provide the translations if the committee would like us to do that, although the clerk has mentioned the possibility of the committee itself translating them.

The Chairman: If we can get the copy of your brief about six days before you are due to appear we can get it translated here, you see.

Mr. Forrestall: On a point of order, could the clerk indicate to me a useful period of time in order to accommodate this?

The Chairman: A minimum of one week is the answer to that.

Mr. Forrestall: A minimum of one week, preferably 10 days to two weeks.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: If the clerk has copies of this, I would appreciate receiving one in English so I could follow along.

The Chairman: Mr. Nowlan would also like one.

Mr. Angus: Mr. Chairman, why do we not have the witness begin to give his summary and we can work out the other things in the background?

The Chairman: Thank you for a helpful suggestion. Would you go ahead please, Mr. Yoder.

Mr. Yoder: Thank you, Mr. Chairman. Let me say briefly a little bit about the institute. The Canadian Institute of Resources Law was founded in 1979. It is a non-profit organization dedicated to research, education, and publication on the law related to Canada's renewable and non-renewable natural resources. The institute is funded by foundations, governments, and the private sector. Its work is overseen by a board of directors from throughout the country. One of our primary objectives is to contribute to a better understanding of how legal systems and laws affect natural resources in Canada.

Now, it is the beginning assumption of my remarks that there is a place for non-partisan critical analysis of legislation by organizations such as the institute.

• 1550

I want to emphasize right away that I am not here representing a distinct policy-oriented group. I do not come to grind an axe in any particular direction as far as how the law might affect the parties once it is enacted, but I do think my criticisms of Bill C-75 are important, because I get at the implications that flow from the wording of the bill. And once it

[Traduction]

M. Yoder: Oui. On nous a dit qu'il fallait présenter le mémoire dans les deux langues officielles. Nous avons manqué de temps. C'est il y a 10 jours qu'on a décidé de m'envoyer témoigner. Nos services de traduction à l'institut... Il nous a été absolument impossible d'obtenir la traduction à temps. Nous connaissons bien la consigne. C'était cela ou ne pas comparaître du tout. C'est aussi simple que cela. Toutefois, nous pourrions vous donner la traduction plus tard, quoique le greffier ait parlé de la possibilité que les services de traduction du Comité s'en chargent.

Le président: Si nous obtenons copie de votre mémoire six jours avant la date de votre comparution, nous pouvons le faire traduire.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement. Le greffier pourrait-il nous dire quel est le délai idéal dans un tel cas?

Le président: Une semaine au minimum.

M. Forrestall: Une semaine au minimum, de préférence 10 ou 15 jours.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Si le greffier a des exemplaires du mémoire, j'aimerais bien en recevoir un en anglais afin de pouvoir suivre.

Le président: M. Nowlan en voudrait un également.

M. Angus: Monsieur le président, pourquoi le témoin ne nous ferait-il pas un résumé? Et les autres détails pourraient être réglés en même temps.

Le président: Merci de cette suggestion très utile. Allez-y, monsieur Yoder.

M. Yoder: Merci, monsieur le président. Je voudrais vous dire quelques mots de l'institut. Le *Canadian Institute of Resources Law* a été fondé en 1979. C'est une organisation sans but lucratif qui fait de la recherche, poursuit une œuvre éducative et publie des documents sur le droit concernant les ressources naturelles renouvelables et non renouvelables du Canada. L'institut est financé par des fondations, les gouvernements et le secteur privé. Son travail est surveillé par un conseil d'administration réunissant des gens de tout le pays. Un de nos principaux objectifs est de participer à une meilleure compréhension des régimes juridiques qui concernent les ressources naturelles au Canada.

L'hypothèse qui sous-tend mon propos aujourd'hui est que des organisations comme l'institut ont un rôle pour ce qui est de l'analyse critique objective des projets de loi.

Je tiens à dire clairement que je ne représente pas un groupe qui adopte une conviction particulière. Je n'ai rien à faire valoir dans un sens ou dans un autre au nom des intéressés qui seront touchés par la loi une fois qu'elle sera adoptée, mais je pense que les critiques que je ferai à l'égard des dispositions du Bill C-75 ont leur importance, car j'ai noté certaines conséquences qui découleront du libellé même de ces dispositions.

[Text]

becomes law, it could be here for many years. I think the implications are worth considering.

My brief basically addresses the topic of Canadian oil pollution regulation in the context of not just the Canada Shipping Act, but the other statutes that exist in the area. The Canada Shipping Act is only one of at least five federal statutes that regulate oil pollution and could conceivably be applicable in especially Canada's offshore regions. The name of Bill C-75 itself reflects this by referring to the fact there will be consequential amendments of the Arctic Waters Pollution Prevention Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. It is the implications of the statutes as they fit together as a whole that my remarks are aimed at.

Now, just quickly to move to the points I want to make, let me identify the five statutes that are involved. There is the Canada Shipping Act, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Oil and Gas Production and Conservation Act, the Fisheries Act, and the Ocean Dumping Control Act. And when you change one statute it has implications for the others.

So let me then turn to three basic points about the interrelationship of the statutes.

The comments I first want to make are directed to the Arctic Waters Pollution Prevention Act and its relationship with Bill C-75. Until Bill C-75 was drafted there was a line drawn by Canadian law at 60 degrees north latitude separating the shipping legislation of this country: everything north of 60 governed by the Arctic Waters Pollution Prevention Act, with very limited exceptions; everything south governed by the Canada Shipping Act.

Now Bill C-75 purports to change that situation somewhat. The bill purports to make Canada's shipping law consistent no matter where an event might occur, but there are areas of inconsistency left unchanged. For example, proposed section 749 of Part XXI says that in relation to a Convention ship, where there is any inconsistency between the provisions of Part XXI and the Arctic Waters Pollution Prevention Act, Part XXI will prevail.

So when you are talking about Convention ships in Canada, when this becomes law, you are talking about one legal regime. However, you have still left untouched the different regimes for non-Convention ships. In other words, north of 60, if any pollution incident occurs with respect to non-Convention ships, you are going to have a different liability regime than you are if the same ship happens to spill oil south of 60 degrees. The wording of the two statutes is different, and so if you were going to use the Arctic Waters Pollution Prevention Act as a basis for imposing liability, you would have a different set of problems than you would if you were to use the new Bill C-75.

[Translation]

Une fois le projet de loi adopté, sa mise en vigueur durera, et je pense que ces conséquences méritent d'être étudiées.

Mon mémoire traite de la réglementation portant sur la pollution par le pétrole au Canada, dans le contexte non seulement de la Loi sur la marine marchande, mais à la lumière d'autres lois connexes. La Loi sur la marine marchande du Canada fait partie d'un groupe d'au moins cinq lois fédérales qui réglementent la pollution par le pétrole et qui pourraient s'appliquer notamment dans les régions au large des côtes du Canada. Le titre du Bill C-75 lui-même reflète cette situation, car il contient des amendements corrélatifs à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et à la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Ce sont les conséquences sur les dispositions de ces lois qui s'imbriquent l'une dans l'autre qui seront l'objet de mon propos aujourd'hui.

Brièvement, pour passer tout de suite aux arguments que je veux présenter, je voudrais citer les cinq lois en cause. La Loi sur la marine marchande, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, la Loi sur les pêcheries et la Loi sur l'immersion des déchets en mer. En modifiant une de ces lois, il y a des conséquences pour les autres.

Je passe donc aux trois arguments principaux concernant les rapports entre les diverses dispositions législatives.

Tout d'abord, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et ses rapports avec les dispositions du Bill C-75. Jusqu'à la rédaction du Bill C-75, il existait un partage dans le droit canadien entre ce qui est situé au nord du 60^e parallèle et ce qui est situé au sud. En effet, pour ce qui est des lois portant sur l'expédition de marchandises, c'est la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques qui prévaut au nord du 60^e parallèle, à quelques exceptions, minimes. Tout ce qui est au sud du 60^e parallèle est régi par les dispositions de la Loi sur la marine marchande.

Le Bill C-75 vise à modifier quelque peu cette situation. Le bill voudrait uniformiser la législation concernant l'expédition de marchandises, pour que, désormais, le lieu n'importe plus. Toutefois, il y a des incohérences qui demeurent. Par exemple, le projet d'article 749 de la partie XXI, qui porte sur les navires soumis à la convention, précise que s'il y a un conflit entre les dispositions de la partie XXI et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, c'est la partie XXI qui a préséance.

Quand cette disposition sera en vigueur, il n'y aura plus pour les navires soumis à la convention qu'un seul régime juridique au Canada. Toutefois, il y aura encore des régimes différents pour les navires qui ne sont pas soumis à la convention. En d'autres termes, au nord du 60^e parallèle, s'il y a un dégât causant de la pollution mettant en cause des bateaux non soumis à la convention, le régime de responsabilité sera différent de ce qu'il aurait été si l'accident avait eu lieu au sud du 60^e parallèle. Le libellé des deux lois est différent, et si c'est désormais la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques qui est le fondement pour l'établissement de la responsabilité, les problèmes qui surgiront seront différents de

[Texte]

Some of the differences are: Bill C-75 talks about liability for preventive measures and any loss flowing from such preventive measures. In other words, if somebody is trying to clean up an oil spill and they cause further damage while doing this, Bill C-75 allows for a further liability to be imposed in that situation. The Arctic Waters Pollution Prevention Act says nothing about preventive measures. There is an inconsistency there. Bill C-75 allows the government to designate public authorities, allows them to get compensation for remedial measures they might take. The Arctic Waters Pollution Prevention Act is restricted to compensation arising specifically from the federal government's orders, and there is no provision made for designating non-federal government orders with respect to pollution. Thus, provincial governments and private citizens who might be ordered to clean up or might respond to a pollution incident cannot cover their costs under the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

• 1555

So I put this question to the committee: Is there any reason why the better, more comprehensively drafted and thoroughly thought out, Bill C-75 language could not apply consistently to convention and non-convention ships, regardless of where they are located with respect to 60 degrees north latitude? That is a first basic question I would raise to the committee.

Similarly, the new Bill C-75 divides what was Part XX into two parts. Now we have Part XX dealing with the criminal sanction element of pollution regulation, and we have Part XXI which talks about civil liability. Now, with respect to Part XXI, it is to apply, as I have said, north of 60 to convention ships. In Part XX, there is no such reference. Again, you have the exact same problem: two legal regimes governing the same topic. And there are consequences that flow from that.

For example, Bill C-75 gives the pollution prevention officer much more latitude to do what he has to do. He can direct ships to supply reasonable information to him concerning the condition of the ship. He can direct ships to proceed by specific routes at specified rates of speed. He can declare an emergency zone and direct other ships to move around in that zone, according to Bill C-75. But unless you extend this language to north of 60 degrees, he cannot do the same thing north of 60. And as developments occur in the north, this could be consequential.

Mr. Forrestall: The waters are universal.

The Chairman: You will have an opportunity to cross-examine the witness later on.

Mr. Forrestall: He is making a very good point.

The Chairman: Let him make it.

[Traduction]

ce qu'ils seront quand les dispositions du projet de loi C-75 s'appliqueront.

Voici quelques-unes des différences: le Bill C-75 parle de responsabilité concernant des mesures préventives et toute perte découlant de l'application de telles mesures. En d'autres termes, si quelqu'un essaie de nettoyer un dégât pétrolier et si, ce faisant, il cause d'autres dommages, le Bill C-75 prévoit une responsabilité accrue. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ne prévoit rien de tel. Il y a donc incohérence. Le Bill C-75 permet au gouvernement de désigner un organisme public, qui exigerait des dédommagements pour les mesures de redressement. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques se limite à l'imposition de dédommagements exigibles uniquement en vertu d'une ordonnance du gouvernement fédéral, et il n'y a aucune disposition pour la désignation d'organismes autres en ce qui a trait à la pollution. Ainsi, les gouvernements provinciaux et les citoyens, de qui on pourrait exiger le nettoyage lors d'un accident, ne peuvent pas recouvrer leurs coûts en vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Je voudrais donc poser une question aux membres du Comité: y-a-t-il une raison qui explique pourquoi les dispositions du Bill C-75, qui sont plus englobantes, qui sont plus précises, ne pourraient pas être appliquées uniformément aux navires soumis à la convention et à ceux qui ne le sont pas, que ces derniers naviguent au nord du 60^e parallèle ou au sud? C'est la première question que je voulais soulever ici.

De la même façon, le Bill C-75 partage l'ancienne partie XX en deux. Il y a désormais la partie XX, qui traite des sanctions criminelles découlant de l'application des règlements sur la pollution, et la partie XXI, qui traite de la responsabilité civile. Pour ce qui est de la partie XXI, elle ne s'applique qu'aux navires soumis à la convention et naviguant au nord du 60^e parallèle. Dans la partie XX, il n'y a pas de telles références. Le même problème se pose: il y a désormais deux régimes juridiques pour la même chose. Et une fois de plus, il y a des conséquences qui en découlent.

Par exemple, le Bill C-75 donne à l'agent de prévention de la pollution plus de souplesse qu'actuellement. Ce dernier peut exiger des armateurs des renseignements, de façon raisonnable, concernant l'état de leurs navires. Il peut imposer aux navires un trajet particulier, à une vitesse donnée. Il peut déclarer l'état d'urgence dans une zone et en interdire l'accès aux navires, et ce, en vertu des dispositions du projet de loi C-75. À moins que ce libellé ne s'applique aux navires au nord du 60^e parallèle, l'agent de prévention de la pollution ne peut rien faire. Puisque le Nord est en train d'être mis en valeur, cela pourrait avoir des conséquences.

M. Forrestall: Les eaux sont universelles.

Le président: Vous aurez l'occasion de poser des questions plus tard.

M. Forrestall: Le témoin vient de présenter un très bon argument.

Le président: Laissez-le poursuivre.

[Text]

Mr. Yoder: I will sum up my first point about the interrelationship of the statutes. There are several ways in which Bill C-75 does not make Canadian law consistent. If you want to improve Canadian law, it would be worth your time to consider doing so.

The second point I would raise and summarize has to do with the language of proposed section 750 of Bill C-75. It is nothing new to say that, when you have a statute that actually imposes liability upon somebody, this is going to be relentlessly scrutinized in the event of an oil spill. The insurance system of Canada often uses the courts to adjust and settle questions of liability, and, therefore, statutes that are drafted to impose liability have to be strictly construed and relentlessly scrutinized.

Now, if you look at proposed section 750, it says a number of important things, but it leaves out several other points. The first point I would make is that in proposed subsection 750.(4) of Bill C-75, it talks about the ship owner, who is strictly liable, being able to subtract from his total liability an amount that you calculate according to the negligence of a party who caused some of the loss. In other words, if a third party suffers damage, but it can be shown that his own negligence led to the damage, then the ship owner is not liable for that amount.

Whether you want that in the act or not is not my concern. What it does not say is what happens if you have a third party whose negligence may cause the damage but who himself suffers none. This could conceivably happen. You can have somebody negligently causing an accident who himself suffers no damage. That person is not addressed in the statute at all.

• 1600

Now, in other Canadian legislation, the Oil and Gas Production and Conservation Act, that person is identified and held liable. If I can paraphrase paragraph 19.2(1)(b) of the Oil and Gas Production and Conservation Act, it says that all persons whose fault or negligence causes the spill are liable up to the degree of that fault.

You do not have the same thing with respect to the shipping legislation, and it may be worth the committee's consideration to decide whether or not you want to put it in a statute. In the absence of it in a statute, you are thrown back to the common law to apportion the relationships of the parties, and when an accident occurs beyond the low-water mark, there may be difficulties in using the common law because Canada has not yet extended its common law beyond the low-water mark with an appropriate statute.

That is my second point. You have not pointed to the negligent third party who himself suffers no loss, and neither have you said how that person's liability might be set off or not set off against the ship owner.

The third point—and I will summarize—has to do with distinguishing between drilling and exploration production source pollution liability and shipping liability. Now, the oil industry has two arms in this respect. On the one hand, they have technology in the offshore where they are drilling and

[Translation]

M. Yoder: Je vais donc résumer mon premier argument concernant les rapports entre les diverses lois. Le Bill C-75 crée toutes sortes d'incohérences dans la législation canadienne. Puisqu'il s'agit d'améliorer la législation canadienne, il vaudrait la peine d'y voir.

Deuxièmement, je voudrais parler du libellé de l'article 750 du Bill C-75. Je ne vous apprendrai rien en disant que quand une loi impose une responsabilité à quelqu'un, on doit s'attendre à ce qu'elle soit fouillée par le menu s'il y a un dégât pétrolier. Les assureurs canadiens comptent souvent sur les tribunaux pour faire leurs expertises et régler la question de la responsabilité. Par conséquent, les lois qui imposent une responsabilité doivent être constamment interprétées, et elles sont sans cesse analysées.

Prenez le cas de l'article 750, qui contient des éléments importants, mais qui en laisse d'autres tout aussi importants. Tout d'abord, le projet de paragraphe 750.(4) du Bill C-75 concerne un armateur qui est strictement responsable, mais qui peut soustraire du montant dont il est responsable un montant qu'il faut calculer suivant la part de négligence d'une partie qui a occasionné une partie de la perte. En d'autres termes, si une tierce partie a subi des dégâts et que l'on peut prouver que c'est par sa faute, l'armateur n'est pas responsable de ces dégâts-là.

Je ne sais pas si vous voulez que cet élément soit précisé dans la loi ou non. La loi ne dit rien actuellement pour les cas où une tierce partie aurait été négligente, mais n'aurait pas subi de dégâts elle-même. Cela pourrait arriver. Il se peut que quelqu'un cause un accident par négligence sans subir aucun dégât. Le cas d'une telle personne est absent de la loi.

Il existe encore une autre loi, la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, qui impute une responsabilité à cette personne. Si je puis paraphraser l'alinéa 19.2(1)b) de cette loi, il dit que toute personne dont la faute ou la négligence cause le déversement est responsable en proportion de sa faute.

On ne retrouve pas la même chose dans la législation sur les transports maritimes, et il vaudrait la peine que votre Comité réfléchisse à l'opportunité d'y insérer une telle disposition. En son absence, c'est le droit commun qui s'applique pour attribuer les responsabilités respectives et, si un accident se produit au-delà de la ligne des basses eaux, cela pourrait s'avérer impossible, car le Canada n'a pas encore appliqué, par un texte de loi approprié, son droit commun au-delà de la ligne des basses eaux.

Voilà donc mon deuxième argument. Le projet de loi ne dit rien d'une éventuelle tierce partie négligente qui n'encourt elle-même aucun sinistre, ni de la manière dont la responsabilité de celle-ci pourrait diminuer celle du propriétaire du navire.

Le troisième point—et je résume—concerne la distinction entre la responsabilité des déversements au niveau du forage et de la prospection et au niveau du transport. Or, l'industrie pétrolière a une double activité. D'une part, il y a les plates-formes de forage et d'exploitation qui recherchent et produi-

[Texte]

producing—we hope eventually—oil and gas from Canada's frontier regions. On the other hand, they are shipping it in tankers. So you have two sources of potential oil spills in the offshore.

Now, until Bill C-75 the law made no attempt to distinguish between which liability regime would apply in the drilling situation as opposed to shipping, and Bill C-75 has wording which says, in clause 728 and clause 747, that Bill C-75, the Canada Shipping Act, will not apply in the drilling situation. Now, what the bill does not do is make all of Canada's shipping legislation consistent in that regard; in other words, you still have the Arctic Waters Pollution Prevention Act applying to both drilling and shipping simultaneously.

Now, you can say, so what? If we have duplicate law, all the better; we can assess liability twice instead of just once. That may be, and it depends on your point of view. There could certainly be raised the other argument: Why should one party be assessed under more than one statute? There is always the possibility that the party being assessed for liability could restrict the litigation to one statute—namely, the worse of the two—and it would be impossible to impose the kind of liability that might be appropriate in the situation.

So I raise the question for the committee of how you draw the line between drilling and shipping pollution. It is incomplete because the Arctic Waters Pollution Prevention Act is not the same as Bill C-75.

This conceivably—my last point—would then come to a head if there were ever an oil spill involving a tanker loading at a production platform. If you had such a situation, it is not clear. You would have a ship loading from an oil and gas industry installation, and suppose there was no negligence, but a major oil spill occurred. It can happen. Who do you want to be strictly liable in that situation? If you do not say anything, you have the shipping legislation setting one limit of liability; you have the oil and gas legislation setting another one, and you are essentially leaving it up to a judge to sort it out. You may get a precedent that is not exactly usable in the long term. You are rolling the dice and gambling on what it might be. Wording could be put in to affect that if you want it to.

That, then, is a summary of the three basic points I wish to make. I would be happy to answer any questions that arise.

The Chairman: Thank you very much. Would you like to lead off, Mr. Angus?

Mr. Angus: Mr. Chairman, actually I have no questions. I just want to thank the witness for taking the time to review the bill in a non-participatory way, if I can put it that way, and for giving us the benefit of his views. I thank you for that. I think it is a valuable contribution.

[Traduction]

sent du pétrole et du gaz dans les régions frontalières du Canada. D'autre part, cette industrie pétrolière transporte ce même pétrole. Vous avez donc deux sources potentielles de déversements extra-côtières.

Or, avant le dépôt du projet de loi C-75, la loi ne cherchait pas à distinguer deux régimes de responsabilité différents pour le forage et pour le transport, tandis que le projet de loi C-75 précise, aux articles 728 et 747, que la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'applique pas au forage. Par contre, le projet de loi ne va pas jusqu'au bout de cette logique qui consisterait à modifier toutes les autres lois régissant les transports maritimes dans le même sens; autrement dit, il reste toujours la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui s'applique tant au forage qu'au transport.

Et alors? direz-vous. Tant mieux s'il existe une double législation, cela permettra de juger des responsabilités deux fois plutôt qu'une. C'est peut-être vrai, mais tout dépend du point de vue où l'on se place. On pourrait retourner très bien l'argument et dire: pourquoi une partie devrait-elle subir une double responsabilité? Il existe toujours la possibilité que la partie encaissant la responsabilité limite la procédure à une loi—à savoir la pire des deux—si bien qu'il serait impossible d'imposer le genre de responsabilité qui est la mieux appropriée dans une situation donnée.

Je pose donc au Comité la question de savoir comment distinguer entre la pollution causée par le forage et celle causée par le transport. Il y a là une faille, car la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques contient des dispositions différentes de celles du projet de loi C-75.

Le problème pourrait se poser—et ce sera ma dernière remarque—dans le cas d'un déversement de pétrole d'un navire en train de charger le long d'une plate-forme d'extraction. La loi n'est pas claire dans un tel cas. Vous auriez un navire en train de charger directement depuis une plate-forme de production, et un gros déversement se produit, sans qu'il y ait négligence. Cela peut arriver. À qui voulez-vous imposer la responsabilité stricte dans un tel cas? Si vous ne dites rien, la législation sur les transports établit une limite de responsabilité donnée, et vous avez la législation sur le pétrole et le gaz qui en établit une autre, et vous vous en remettez en fait à un juge pour choisir entre les deux. Vous pourriez obtenir ainsi un précédent qui ne soit pas parfaitement utilisable dans l'avenir. Vous vous en remettez à un coup de dés, alors qu'il serait facile d'apporter un amendement qui précise les choses.

Voilà donc, en résumé, les trois principaux points que je voulais soulever. Je suis à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

Le président: Je vous remercie infiniment. Monsieur Angus, voulez-vous commencer?

M. Angus: Je n'ai pas vraiment de questions, monsieur le président. Je tiens seulement à remercier le témoin d'avoir pris le temps d'examiner le projet de loi d'un point de vue objectif, en quelque sorte, et de nous faire part de son point de vue. Je vous en remercie, c'est pour nous un apport très précieux.

[Text]

[Translation]

• 1605

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Angus catches me short. Usually he is not caught short for words. The Coca-Cola kid is in good hands.

I listened carefully, particularly to the witness's observations about third-party responsibility. I will have to reread, very carefully, his comments and observations. I suspect that he has made a point, but my mind boggles at what we might do about third-party apart from, if I might quote owner's rights against third-party preserve—I am sure he is familiar with it:

(5) Nothing in this Part shall be construed as limiting or restricting any right of recourse that the owner of a ship who is liable under subsection (1) may have against any other person.

Presumably that, in part, is to provide at once a defence and the protection that a defence or a recourse offers.

Could I, by way of an observation, indicate to the witness that I am more than simply impressed with his brief. He has done an extraordinary amount of research and he has very carefully thought out his positions, his comments about inconsistency or where he views inconsistency. These are matters of continuing concern to us. We have had similar indications from others who have appeared in front of us, but on third-party may I simply assure the witness that he is sufficiently forceful that he will recognize when I say it is a question that will require some considerable consideration before we might move in that direction. The implications of going the full extent of the witness's suggestions are a little scary, to say the least, and as a layman in legal matters and legal areas I would have to think about them very carefully, but you have stimulated interest.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Is it your group's intention to try to synchronize all of the shipping legislation you have mentioned here, whether it be in the offshore drilling, the far north, the south? Or do you feel that Bill C-75 in its present form is deficient because it does not go far enough, it does not blend in with the other acts sufficiently?

Mr. Yoder: My position is that Bill C-75 is an improvement as it stands in Canadian law in the sense that the thought process, the analysis that has gone into it as part of an international convention-making process... the drafting is relatively better than the other Canadian statutes we have. The problems I am addressing in here are that there have been some chronic overlapping problems in shipping and other oil industry activity drilling, and the question comes up of whether oil and gas operators are liable under both statutes, both sets of liability. In other words, do you have to take out \$40 million of insurance or do you have to take out \$80

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: M. Angus me prend de court. Il n'est pas si laconique d'habitude. Le gamin Coca-Cola est entre bonnes mains.

J'ai écouté attentivement les remarques du témoin, particulièrement celles concernant la responsabilité d'une tierce partie. Je vais devoir relire très soigneusement ses propos. J'ai l'impression qu'il a mis le doigt sur quelque chose, mais mon esprit se refuse devant la difficulté qu'il y aurait à légiférer sur la responsabilité des tiers, en sus de la disposition qui figure déjà dans le projet de loi et que notre témoin connaît sans aucun doute:

(5) La présente partie n'affecte pas les droits ou recours qu'un propriétaire de navire responsable en vertu du paragraphe 35(1) peut exercer contre des tiers.

Je présume que cela est destiné à offrir à la fois un moyen de défense et la protection que représente une défense ou un recours.

Je voudrais d'ailleurs ici dire au témoin que je suis plus qu'impressionné par son mémoire. Il a effectué une quantité extraordinaire de recherches, s'est livré à une profonde réflexion, et les remarques qu'il nous a faites sont très bien raisonnées. Il y a là effectivement quelques points qui nous préoccupent; d'autres nous en ont parlé également. En ce qui concerne la responsabilité des tiers, je suis sûr que le témoin reconnaîtra qu'il s'agit là d'une question très complexe, qui mérite une profonde réflexion avant que ces suggestions puissent être adoptées dans leur intégralité, car elles auraient une très grande portée. En tant que profane, je ne peux m'avancer, mais vous avez certainement éveillé mon intérêt.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Est-ce que votre groupe souhaite une harmonisation de toute la législation que vous avez mentionnée ici, qu'il s'agisse de transport ou d'exploitation pétrolière extracôtière dans le Grand Nord, dans le Sud, etc.? Ou pensez-vous que la déficience du projet de loi C-75 est qu'il ne va pas assez loin, qu'il ne s'harmonise pas suffisamment avec les autres lois?

M. Yoder: Mon point de vue est que le projet de loi C-75 constitue un progrès, dans le sens où la réflexion, l'analyse dont il procède, s'insèrent dans un processus de rédaction de convention internationale... son libellé est plutôt meilleur que celui des autres lois canadiennes en la matière. Les problèmes que je soulève ici proviennent du fait qu'il y a un chevauchement chronique des lois régissant le transport et les activités pétrolières telles que le forage, et la question se pose donc de savoir si les exploitants de pétrole et de gaz ont une responsabilité en vertu des deux lois, sont soumis aux deux ensembles de responsabilités. En d'autres termes, doivent-ils s'assurer pour

[Texte]

million? Depending on how you interpret the legislation, that is a question that has vexed people affected by it for a number of years. I take no opinion on what the government might or might not want to do, but it is a problem that is simply created by the way statutes are changed and enacted without looking at how they interrelate to each other.

I note that in Bill C-75 you say square on that you are not applying this to drilling. It is natural then to say that we have other shipping legislation, so why do you not make it consistent? If this is the policy you want, why do you not make all Canadian shipping law consistent in the same way? This is where I am coming from on this point.

• 1610

Mr. Belsher: I take it that, where we say "drilling", you would also want to include the tankers that service those drilling sites, provided that they become successful in the future.

Mr. Yoder: Yes, sure. This question is left unsolved by the present dilemma. It is a policy decision that the government, not I, would have to take. I would see it as potentially difficult if a tanker servicing a rig spilled oil and if there was no negligence involved—an accident. Which one of those two regimes do you want to use to assess or is there a possibility of both being used? This is the kind of problem I am just raising to the committee's attention in my remarks.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, likewise, I would like to thank the witness for making these observations.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, like the others, before I got involved in making law I used to practise it, which I suppose can be dangerous at a time like this. I do want to compliment you on the technical nature of your brief. As I understand it in general, as for those five acts you are trying to get uniformity basically so that the same regimes do apply. Is this basically what you are trying to do here?

Mr. Yoder: There is an assumption of statutory interpretation that Parliament . . .

Mr. Nowlan: —knows what it is doing.

Mr. Yoder: —is omnipotent . . .

Mr. Nowlan: It is supposed to know what it is doing.

Mr. Yoder: —and that if it creates an overlapping of law, there is some reason for doing it. I operate under this presumption and so I am simply saying that here are some particularly difficult implications of these overlapping statutes. It would be nice for all parties concerned, in government and industry, to have clear boundaries drawn, to know what the liability is and to know what you are operating under, regardless of the specifics of the regime. This is the thrust of my presentation.

Mr. Nowlan: I was not here earlier, but this is your presentation. Was there anything before this? Were there any letters to the law offices? This is really the first time you have laid it on the table in this way. Is this correct?

[Traduction]

40 millions de dollars de responsabilité civile ou pour 80 millions? La réponse varie selon la manière dont on interprète la législation, et cela fait des années que les intéressés s'interrogent. Je n'ai pas d'opinion sur ce qu'il conviendrait de faire, je fais seulement ressortir l'existence d'un problème qui provient de ce que les lois sont adoptées et modifiées sans qu'on tienne compte de leurs interrelations avec d'autres.

Je remarque que, dans le projet de loi C-75, vous précisez que celui-ci ne s'applique pas au forage. On est donc fondé à se demander pourquoi il n'en est pas de même des autres textes de loi. Si c'est cela que vous souhaitez, pourquoi ne pas modifier toute la législation canadienne en matière de transport dans le même sens. Voilà la question que je me pose.

M. Belsher: Je suppose donc que, là où nous parlons de «forage», vous voudriez appliquer également cette exclusion aux pétroliers qui desserviront cette plate-forme de forage, dans l'éventualité d'une exploitation du gisement.

M. Yoder: Oui, certainement. La question reste en suspens dans le texte actuel. C'est une décision politique qu'il appartient au gouvernement de prendre, et non pas à moi. Je verrais des difficultés potentielles si un pétrolier desservant une plate-forme déversait du pétrole et qu'un accident survienne sans qu'il y ait négligence. Lequel de ces deux régimes s'appliquerait? Ou bien les deux seraient-ils applicables? Voilà le genre de problème que je voulais porter à l'attention du Comité.

M. Belsher: Monsieur le président, je remercie aussi le témoin de la contribution qu'il apporte à nos travaux.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, comme beaucoup d'autres, j'ai pratiqué le droit avant de devenir législateur, et cela peut être parfois dangereux, comme en ce moment. Je tiens à vous féliciter de la qualité technique de votre mémoire. Si je comprends bien votre propos, vous souhaitez harmoniser ces cinq lois afin que les mêmes régimes s'appliquent dans tous les cas. Est-ce bien là ce que vous souhaitez?

M. Yoder: Le premier postulat, lorsqu'il s'agit d'interpréter une loi, est que le Parlement . . .

M. Nowlan: . . . sait ce qu'il fait.

M. Yoder: . . . est omnipotent . . .

M. Nowlan: Il est censé savoir ce qu'il fait.

M. Yoder: . . . et que si l'on crée un chevauchement de textes de loi, il y a une raison. Je pars de ce principe et je fais remarquer que ce chevauchement des lois crée quelques situations particulièrement difficiles. Il serait bon pour toutes les parties concernées, tant pour l'État que pour l'industrie, que la délimitation soit claire, de savoir quelle est la responsabilité encourue et sous quel régime l'on tombe. C'est là l'essentiel de mon exposé.

M. Nowlan: Je suis arrivé en retard et j'ai le texte de votre exposé. Avez-vous effectué d'autres démarches auparavant? Avez-vous eu un échange de correspondance avec les rédac-

[Text]

Mr. Yoder: It is right, yes. I have never addressed the committee or corresponded with anyone involved with it.

Mr. Nowlan: I must say, I think you raise some very interesting points which are going to have to be dissected and analysed by the law officers. I do not know. Mr. Forrestall threw it out, and the chairman quite remonstrated him about the universal waters. I myself do not understand. Perhaps there is something about 60. If waters are universal, I do not see why different powers apply above and below. But I had better not trespass here too long. I think it was a very interesting and stimulating brief on a technical matter. I think this is fundamental.

The Acting Chairman (Mr. McKinnon): Thank you, Mr. Nowlan. I too would like to compliment you on your brief. It is obviously the result of a great deal of hard work. As I listened to you pointing out what might happen if this piece were in law or if that piece were in law, I wondered where you were when they were writing the Canadian Charter of Human Rights and Freedoms. Where were you when we needed you so badly?

Mr. Yoder: This is very flattering.

Mr. Nowlan: Before you let the witness go, did you put your brief before all these directors and officers of the institute and get a consensus through these persons and the law? It would be quite a task.

Mr. Yoder: No, it was not scrutinized by the board. It was just my colleagues at the institute and I who discussed it. It itself is part of a larger Lands project. We wanted to address the committee because we had studied the area in a different context ourselves and felt we could make some constructive criticisms based on it.

The Acting Chairman (Mr. McKinnon): Thank you, Mr. Yoder. I would like to call now on the Canadian Shippers' Council members.

• 1615

Mr. Moore, would you like to lead off?

Mr. J.D. Moore (Secretary, Canadian Shippers' Council): Mr. Chairman, first of all, on behalf of the Canadian Shippers' Council, we are very grateful to you and your colleagues for this opportunity to comment on Bill C-75.

Before going too far, I would like to introduce my colleagues to you. With me today are the immediate Past-Chairman of the Canadian Shippers' Council and Vice-President of Transportation Services for Noranda, Mr. Carl Hibbeln; Mr. Don Wallace, Director of Transportation for Consolidated Bathurst; and Mr. Ron Baird, Manager, Bulk Handling for Noranda. I am Secretary of the Canadian Shippers' Council and also of the Canadian Export Association.

[Translation]

teurs? Est-ce bien la première fois que vous faites état de ces réflexions?

M. Yoder: Oui. Je ne me suis jamais adressé au Comité précédemment ni n'ai correspondu avec quiconque à ce sujet.

M. Nowlan: Je dois dire que vous soulevez là des points extrêmement intéressants, que les juristes du ministère vont devoir disséquer et analyser. Je ne sais pas trop. M. Forrestall a lancé l'idée, et le président l'a pas mal rabroué, sur cette question des eaux universelles. Moi-même je ne comprends pas bien. Si les eaux sont universelles, je ne vois pas pourquoi on distingue entre les eaux au-dessus du 60^e parallèle et celles au-dessous. Il vaut mieux que je ne me hasarde pas plus loin. En tout cas, j'ai trouvé votre mémoire sur cet aspect technique très intéressant et très stimulant. C'est effectivement un problème fondamental.

Le président suppléant (M. McKinnon): Je vous remercie, monsieur Nowlan. Je veux, moi aussi, vous féliciter pour votre mémoire. Il est manifestement le fruit d'un très grand travail. En vous écoutant démontrer les conséquences de telle ou telle disposition, je me suis demandé où vous étiez lorsqu'ils rédigeaient la Charte canadienne des droits et libertés. Où étiez-vous au moment où on avait tellement besoin de vous?

M. Yoder: C'est très flatteur.

M. Nowlan: Avant de laisser partir le témoin: avez-vous soumis votre mémoire à tous ces directeurs et responsables de l'institut, et les avez-vous tous ralliés à votre point de vue? Ce serait un exploit.

M. Yoder: Non, je ne l'ai pas soumis au conseil. J'en ai simplement discuté avec mes collègues de l'institut. Ce travail fait d'ailleurs partie d'une étude de plus grande envergure que nous effectuons sur ce que nous appelons le projet *Canada Lands*. Nous voulions en saisir le Comité, car nous avions étudié toute cette question nous-mêmes dans un contexte différent et pensions pouvoir faire quelques critiques constructives.

Le président suppléant (M. McKinnon): Merci, monsieur Yoder. J'invite maintenant à la table les membres du Conseil canadien des expéditeurs par mer.

Monsieur Moore, voulez-vous commencer?

M. J.D. Moore (secrétaire, Conseil canadien des expéditeurs par mer): Monsieur le président, je veux tout d'abord, au nom de tous les membres du Conseil canadien des expéditeurs par mer, vous remercier, ainsi que vos collègues, pour cette occasion d'exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-75.

Je voudrais d'abord vous présenter mes collègues. Je suis accompagné de l'ancien président du Conseil canadien des expéditeurs par mer, qui est également vice-président des services de transport de Noranda, M. Carl Hibbeln, de M. Don Wallace, directeur des transports de *Consolidated Bathurst*, et de M. Ron Baird, directeur, Manutention en vrac de Noranda. Je suis moi-même secrétaire du Conseil canadien des expédi-

[Texte]

We had anticipated having with our group a representation from the grain shipping industry. Unfortunately, they could not be here. However, by facsimile delivery, just a half hour ago, I did receive copies of a written brief addressed to you, Mr. Chairman, for your committee, from the Shippers and Exporters Association of the Winnipeg Grain Exchange. With your permission, I would like to leave a supply of these with the secretary of the committee for your attention.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. J. Moore: We filed a letter with you, Mr. Chairman, on December 9, in the name of the Canadian Shippers' Council, expressing our concerns about clause 4. Essentially, as a group representing shipper interests, cargo interests, we have asked to have this appearance before you so that we can elaborate a little bit on these concerns.

We do not have a written submission. We were working together today on this appearance. However, I would like to make a brief opening statement and then turn it over to my colleagues who will elaborate from their perspective as shippers and major exporters.

The Canadian Shippers' Council is a grouping of individual companies importing and exporting... Collectively, members of the council and their constituents account for most of Canada's international trade, particularly water-borne traffic, which is the main focus of the council's activities. To give you some idea of the composition of the council, we include most of the major horizontal organizations—Canadian Manufacturers' Association, Canadian Industrial Traffic League, and so on—and vertical industry groups that deal with specific industries; for example, mining, manufacturing, pulp and paper, chemicals, horticultural council and so on.

We had understood that Bill C-75 would be strictly a housekeeping bill, dealing with badly needed updating in the Canada Shipping Act. We were therefore very surprised to see clause 4, which, as you know, is a very broad enabling legislation for the levying of charges relating to activities, such as navigation aids, dredging and so forth, from the Coast Guard. As shippers, we do not necessarily quarrel with the principle of user fees. The problem is that there may be beneficiaries, many of whom are not easily identified.

As shippers, we believe the beneficiaries of the services could pay something toward them, but it is absolutely essential that it be clearly identified who these beneficiaries are. There are enormous implications, which we believe it very important that Parliament address before it enacts broad-brush enabling

[Traduction]

teurs par mer et également de l'Association canadienne d'exportation.

Nous pensions bénéficier de la présence d'un représentant de l'industrie du transport des céréales. Il n'a malheureusement pas pu se libérer, mais nous venons de recevoir, il y a une demi-heure, des copies d'un mémoire écrit qui vous est adressé, monsieur le président, par l'Association des expéditeurs et des exportateurs de la Bourse des céréales de Winnipeg. Avec votre autorisation, j'aimerais en remettre un certain nombre d'exemplaires au greffier de votre Comité afin qu'il les distribue.

Le président: Je vous en remercie.

M. J. Moore: Monsieur le président, nous vous avons fait parvenir une lettre en date du 9 décembre, sous l'en-tête du Conseil canadien des expéditeurs par mer, afin de vous faire part de nos préoccupations concernant l'article 4. Représentant essentiellement les intérêts des expéditeurs, nous avons demandé à comparaître à votre Comité afin de vous expliquer les raisons de notre inquiétude.

Nous n'avons pas préparé de texte. Nous nous sommes concertés aujourd'hui sur le contenu de notre intervention, et je voudrais donc faire une brève déclaration liminaire avant de passer la parole à mes collègues afin qu'ils vous fassent part de leur point de vue respectif en tant qu'expéditeurs et gros exportateurs.

Le Conseil canadien des expéditeurs par mer regroupe un certain nombre de sociétés ayant des activités d'importation et d'exportation... Collectivement, les membres du conseil et leurs mandants représentent la presque totalité du commerce extérieur du Canada, particulièrement du commerce maritime, lequel est au centre des activités du conseil. Pour vous donner une idée de la composition de celui-ci, nous comptons comme membres la plupart des grandes organisations horizontales—Association des manufacturiers canadiens, Ligue canadienne du trafic industriel, etc.—ainsi que des groupements industriels verticaux appartenant à divers secteurs, tels les mines, la fabrication, les pâtes et papiers, les produits chimiques, le Conseil de l'horticulture, etc.

Nous pensions que le projet de loi C-75 serait essentiellement d'ordre technique, effectuant la remise à jour tellement nécessaire de la Loi sur la marine marchande. Nous avons donc été très surpris d'y trouver l'article 4, lequel, comme vous le savez, est une disposition habilitante de très grande portée permettant à l'État de percevoir des redevances sur certaines activités de la Garde côtière, telles que la signalisation des chenaux, le dragage, etc. Nous ne sommes pas opposés, en tant qu'expéditeurs, au principe des redevances d'utilisateurs. Le problème est qu'il y a des bénéficiaires de ces activités et qu'ils ne sont pas faciles à identifier.

Comme expéditeurs, nous croyons que ceux qui bénéficient de certains services devraient en rembourser certains frais, mais il est absolument essentiel de savoir qui, justement, profite de ces services. Il y a d'énormes implications, et il nous semble très important que le Parlement s'en saisisse avant

[Text]

legislation. Some of these include the impact on Canada's imports and exports, the impact on the overall transportation system in Canada, the whole question of fairness and equity in their application, and of course the impact on employment in various regions across the country.

To elaborate a little bit more, speaking for the Canadian Export Association, obviously we are very concerned with the impact on exports. We export over 30% of our GNP. But perhaps more startling is the fact that over half of what we produce in this country is exported. That is over \$4000 for every Canadian. About 25% of our exports move to offshore markets. In an increasingly difficult and competitive trading environment, shipping costs are a very important element. You can be sure that any user fees the Coast Guard levies upon carriers will be passed directly to exporters, with a consequent reduction in our competitiveness.

Because of climate and geographic location, exporters already face transportation costs to offshore markets that our competitors do not have—for example, climate, distances in Canada to port, and of course distances to foreign markets. User fees for Coast Guard services could result in some cargo being diverted through the U.S. transportation system and through U.S. ports. In this regard, already a significant amount of Canadian export cargo does move through U.S. ports for various reasons. We certainly do not want to give more encouragement to that kind of movement.

I think one of the most difficult aspects of user fees is the question of how they can be applied fairly. Questions of equity arise in apportioning costs between, for example, fishing, pleasure craft, cargo vessels on the one hand, and broad public interests raised by flood and environmental control, sovereignty, and policing services. These difficulties are compounded by the fact that many Coast Guard operational services blend a variety of these objectives. Even where a single beneficiary can be identified for a specific service, similar services provided to others may not be so easily attributed because there are multiple beneficiaries. The result could be inequities.

The social impact of Coast Guard user fees could have major consequences for regional development and employment. We believe that clause 4 of Bill C-75 should be deleted, and if necessary reintroduced in separate legislation, which should be accompanied by a clear indication of the amount of revenue to be collected, how it is to be collected, and a study on the cost-benefit impact on transportation, trade, and jobs.

[Translation]

d'adopter une loi habitante globale d'une portée si vaste. Il y a les répercussions sur les importations et exportations du Canada, les répercussions sur le système global de transport au Canada, il y a toute la question de justice et d'équité au niveau de l'application des modalités et, évidemment, les répercussions que tout cela peut avoir sur l'emploi dans les diverses régions du pays.

Pour entrer un peu plus dans le détail, et parlant au nom de l'Association canadienne d'exportation, de toute évidence, nous nous inquiétons au niveau de l'exportation. Les exportations comptent pour plus de 30 p. 100 de notre PNB. Mais peut-être plus étonnant encore, c'est que plus de la moitié de ce que produit le Canada est exporté. Cela représente plus de 4,000\$ par Canadien. Environ 25 p. 100 de nos exportations se vendent à l'étranger. Le milieu devient de plus en plus difficile et concurrentiel, et les frais d'expédition deviennent un élément important du calcul. Vous pouvez être sûrs que tous les frais recouverts par la Garde côtière au profit des transporteurs seront immédiatement ajoutés à la note des exportateurs, avec diminution conséquente de notre compétitivité.

A cause de nos climat et situation géographique, les exportateurs font déjà face à des coûts de transport que nos concurrents n'ont pas à affronter pour livrer la marchandise sur le marché international; par exemple, il y a le climat, les distances qu'il faut parcourir pour arriver aux divers ports canadiens et, évidemment, l'éloignement des divers marchés internationaux. Le recouvrement des frais pour les services offerts par la Garde côtière pourrait en encourager certains à se servir du système de transport et des ports américains. À cet égard, il y a beaucoup de produits canadiens qui transitent par les ports américains pour diverses raisons. Nous ne voulons certes pas encourager ce mouvement.

A mon avis, une des questions les plus difficiles au niveau du recouvrement des frais, c'est de savoir comment cela peut se faire équitablement. Cette question se pose lorsqu'il faut faire la part entre la pêche, les bateaux de plaisance et les cargos, d'une part, tandis qu'il ne faut pas oublier l'intérêt du grand public en matière de prévention des inondations, d'environnement, de souveraineté et de services de police. Ces difficultés sont augmentées du fait que plusieurs services opérationnels offerts par la Garde côtière servent à réaliser toute une série de ces objectifs en même temps. Même lorsqu'on veut identifier le bénéficiaire unique d'un service précis, de semblables services fournis à d'autres ne seront peut-être pas aussi faciles à distinguer, surtout s'il y a plusieurs bénéficiaires communs du même service. Cela peut mener à certaines injustices.

L'impact social que pourrait avoir le recouvrement des frais de la Garde côtière pourrait avoir des conséquences capitales au niveau de l'expansion régionale et des emplois. Nous croyons que l'article 4 du projet de loi C-75 devrait être supprimé, et si le besoin s'en fait sentir, cet article pourrait être présenté de nouveau dans un projet de loi distinct où on nous dirait clairement combien cela pourrait rapporter au gouvernement, comment ces revenus doivent être perçus, le tout accompagné d'une étude coûts-bénéfices des répercussions que cela aura sur le transport, le commerce et les emplois.

[Texte]

We understand that the Minister of Transport has proposed an extensive round of consultation, and would urge very strongly that this be undertaken before, not after, the implementation of legislation. Unless this is done we do not really know what we are dealing with and we are unable really to fully assess the consequences.

Mr. Chairman, at this point I would like to ask my confrere, Mr. Hibbeln, to speak a little bit from Noranda's perspective and indirectly on behalf of the Mining Association of Canada.

• 1625

Mr. C.H.J. Hibbeln (Member, Canadian Shippers' Council): Mr. Chairman, on December 10, 1985, I sent you a letter on behalf of Noranda outlining our immediate concerns, and I appreciate the opportunity to be a little more specific. I will be very brief, but I would like to make a number of points as we see them.

The first one is that we need ice-breaking services in the Maritimes by virtue of the geographical location of some of our mines and their connected plants, including the fertilizer plant at Belledune. Being first to pay for ice-breaking services—and I should stress that our main concern is really directed at the icebreaking aspects—if we were forced to pay for these services, it would put us at a tremendous disadvantage with our competitors and others who have access to ice-free ports, such as the Port of Saint John and the Port of Halifax.

Secondly, we are very much concerned about how one arrives at a definition of cost, to be very practical about it. Last week one of the ice-breakers of the Coast Guard had to open a channel for one of our ships in the Northumberland Strait. This open channel was subsequently used by quite a number of other ships, which took advantage of it. My question is: Should we at Noranda bear the brunt for the opening of the channel, or should other people, very difficult to identify, not also share in those expenses?

The third point I would like to make is that we ship container-loads of metal out of the St. Lawrence River. I understand that the Coast Guard's ice-breaking efforts are greatly assisted by the frequent sailings of ice-strengthened liner vessels. My question is: Should not their ships get a credit, or should non-ice-strengthened vessels be penalized?

Fourthly, Ports Canada came to see us last week. They are after substantial increases for some of the ports we use. They talked about a 30% increase. The basic argument is cost recovery. We cannot quarrel with that. As Mr. Morris said, we do not quarrel with the item of cost recovery. The only problem is that we have not a clue whether or not they run an efficient store. Maybe the cost should be less. In other words,

[Traduction]

Il nous semble que le ministre des Transports a proposé qu'il y ait des consultations étendues sur tout le sujet, et nous vous prions instamment de voir à ce que cela se fasse avant, et non pas après, l'adoption du projet de loi. À moins que ce ne soit fait, il nous est impossible de savoir exactement de quoi il retourne, et nous ne pouvons pas évaluer toute l'importance des conséquences.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant demander à mon confrère, M. Hibbeln, de vous dire quelques mots du point de vue de la Noranda et, indirectement, du point de vue de l'Association minière du Canada.

M. C.H.J. Hibbeln (membre, Conseil canadien des expéditeurs par mer): Monsieur le président, le 10 décembre 1985, je vous ai envoyé une lettre au nom de la Noranda pour vous saisir de nos inquiétudes les plus immédiates, et je suis heureux de pouvoir vous donner un peu plus de détails à ce propos. Je ne m'étendrai pas sur le sujet, mais j'aimerais tout de même vous faire connaître notre point de vue et certains de nos arguments.

Tout d'abord, nous avons besoin des services de brise-glace dans les provinces Maritimes à cause de la situation géographique de certaines de nos mines et de leurs usines de transformation, y compris l'usine de fertilisants à Belledune. Nous serions les premiers à devoir payer pour ces services de brise-glace, et je veux souligner que c'est cet aspect, d'abord et avant tout, qui nous inquiète, et si l'on devait nous obliger à rembourser les frais de ces services, cela nous serait d'un énorme désavantage face à nos concurrents et aux autres qui ont accès à des ports libres de glace, comme ceux de Saint-Jean ou de Halifax, par exemple.

Deuxièmement, du point de vue pratique, nous nous demandons comment se fait le calcul du prix de revient en l'occurrence. La semaine dernière, un des brise-glaces de la Garde côtière a dû ouvrir la voie pour un de nos navires dans le détroit de Northumberland. Ce chemin a ensuite servi à plusieurs autres navires qui en ont profité. Voici donc ma question: la Noranda devrait-elle faire les frais d'un remboursement pour avoir ouvert cette voie, ou est-ce que d'autres, qu'il serait difficile d'identifier, ne devraient pas aussi en rembourser une partie?

Mon troisième point, c'est que nous expédions des conteneurs remplis de métal sur le fleuve Saint-Laurent. Je crois comprendre que le travail des brise-glaces de la Garde côtière est de beaucoup diminué grâce au passage fréquent de navires expressément renforcés pour affronter la glace. Voici donc ma question: ne devrait-on pas nous accorder un certain crédit pour ces navires, ou ne devrait-on pas pénaliser les navires qui ne sont pas renforcés pour affronter la glace?

Quatrièmement, les gens de Ports Canada sont venus nous voir la semaine dernière. Ils veulent une augmentation importante des droits pour certains des ports dont nous nous servons. Il était question d'une augmentation de 30 p. 100. L'argument fondamental, c'est le recouvrement des frais. Nous n'y voyons aucune objection. Comme l'a dit M. Morris: nous n'avons aucune objection au niveau du recouvrement des frais.

[Text]

we would be assessed for costs over which we have absolutely no control.

I could really go on and on. But Mr. Chairman, as I referred to the letter I had written to your earlier, I would like to make it my concluding statement that we feel that taxes for navigational aids and ice-breaking services would really penalize Noranda for operating in a climate and along a shoreline not of our choosing. That is really the point I would like to leave with you.

Mr. D.J. Wallace (Member, Canadian Shippers' Council): I would like to make a few comments on behalf of the Canadian Pulp and Paper Association, as I am Vice-Chairman of the Transportation and Distribution Section. As well, I am past Chairman of the Canadian Manufacturers' Association, so I would like to comment on their behalf as well.

On December 19, 1985, the Canadian Pulp and Paper Association sent a telex to the Minister stating that shippers had not been consulted on this particular change. Furthermore, there is little indication that the amendment will result in improved efficiency of Coast Guard services. Ocean transportation costs are a major cost element in the delivered price of pulp and paper products, ranging from 15% to 20%, and greatly influence the competitiveness of Canadian products in a given market. In 1984 the industry shipped 4.9 million tonnes of pulp and paper and paperboard to overseas markets, and we strongly urge the government to strike clause 4 and refer it to the Standing Committee on Transport for further study.

• 1630

Now, February 7 we received a reply. If I may I will just read a point in it:

The Minister has requested that the department establish a consultative committee to meet with the interested groups from across the country. This committee will start to hold meetings after the bill has passed through Parliament.

The Canadian Manufacturers' Association also expressed concern on November 28. They stated that they were concerned about clause 4 of Bill C-75:

This enabling legislation on Coast Guard cost recovery is too open-ended and arbitrary. There has been no shipper input, little information from government, and certainly no indication of improved efficiency as an objective. We question whether a public service such as the Coast Guard should be handled in this manner.

We move a lot of wood pulp through the ports on the Miramichi. There are two major shippers on this river in New Brunswick; that is, Miramichi Pulp and Paper and Con-

[Translation]

Le seul problème, c'est que nous n'avons pas la moindre idée si ces gens font un travail efficace ou pas. Peut-être les frais pourraient-ils être moins élevés. En d'autres termes, nous nous verrions imposer des droits pour couvrir des frais pour lesquels nous n'avons aucun mot à dire.

A vrai dire, je pourrais continuer assez longtemps. Mais, monsieur le président, je vous ai parlé de la lettre que je vous ai envoyée plus tôt, et j'aimerais donc conclure en disant que nous croyons que des droits imposés pour les aides à la navigation et les services de brise-glace pénaliseraient tout simplement la Noranda, qui doit fonctionner dans un climat et le long de côtes qu'elle n'a pas vraiment choisies. Et je vous quitte sur cette note.

M. D.J. Wallace (membre, Conseil canadien des expéditeurs par mer): J'aimerais faire quelques commentaires au nom de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers; je suis vice-président de la section Transports et Distribution. Je suis aussi ancien président de l'Association des manufacturiers canadiens, et j'aimerais aussi dire quelques mots en leur nom.

Le 19 décembre 1985, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers a envoyé au ministre un télex précisant que les expéditeurs n'avaient pas été consultés à propos de ce changement précis. De plus, rien ne prouve que cet amendement aura pour résultat une amélioration de l'efficacité des services fournis par la Garde côtière. Le coût du transport par mer est une des composantes principales du coût au niveau du prix livré des pâtes et papiers, représentant quelque 15 à 20 p. 100 du montant, et cela joue énormément au niveau de la compétitivité des produits canadiens sur tout marché donné. En 1984, notre industrie a expédié 4.9 millions de tonnes métriques de pâtes et papiers et de cartonnages à divers marchés étrangers, et nous prions instamment le gouvernement de supprimer l'article 4 et de le renvoyer au Comité permanent des transports pour étude.

Le 7 février, nous avons obtenu réponse. Si je puis vous en citer une partie:

Le Ministre a demandé que le Ministère mette sur pied un Comité consultatif pour rencontrer les groupes intéressés partout au pays. Ce Comité commencera à siéger dès que le projet de loi aura été adopté par le Parlement.

L'Association canadienne des manufacturiers a aussi fait connaître ses préoccupations le 28 novembre. Elle a déclaré qu'elle s'inquiétait de l'article 4 du projet de loi C-75:

Cette loi habilitante concernant le recouvrement des frais par la Garde côtière est beaucoup trop illimitée et arbitraire. Les expéditeurs n'ont pas eu leur mot à dire, le gouvernement nous a fourni très peu de renseignements et rien ne précise que l'objectif de tout cela soit une efficacité améliorée. Nous doutons qu'un service public comme celui offert par la Garde côtière devrait faire l'objet de telle mesure.

Nous expédions beaucoup de pâte de bois à partir des ports sur la Miramichi. Il y a deux expéditeurs importants sur cette rivière du Nouveau-Brunswick; *Miramichi Pulp and Paper* et

[Texte]

solidated-Bathurst. In addition, there are others; there are lumber shippers and there are others who are shipping through. We are concerned about the serious implications on the cost of operating in this port. Our base business is export, and cost increases can only reduce the very business that government is trying to develop.

We are shocked that this matter moved through two readings without any input whatever from shipper groups. Business development is of utmost concern to the towns on the Miramichi and to the bad effects this legislation may have.

I must say that my colleagues and I are very disappointed and concerned that the government has decided to proceed with the legislation prior to consultation and prior to any analysis, to our knowledge, of the impact of this proposal on shippers. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wallace. Mr. Baird, do you wish to make a contribution?

Mr. R.R. Baird (Member, Canadian Shippers' Council): I think the other gentlemen have adequately put forward what we wanted to this afternoon. I think we will open it up for questions now.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I appreciate the correspondence you have been sending us as well as your oral presentation today.

Did I hear you correctly, sir, to say that Ports Canada is asking for a 30% increase?

Mr. Hibbels: Harbours and Ports Canada, which is different from the ports down there.

Mr. Angus: Could you explain the difference? I mean, Ports Canada is an agency of the Government of Canada. Correct?

Mr. Hibbels: Harbours and Ports is the former Public Works department.

Mr. Baird: Yes. Ports and Harbours is the area that was previously operated by the Ministry of Transport, as opposed to the old National Harbours Board, which is now Ports Canada. Montreal, Saint John, Halifax is Ports Canada.

Mr. Hibbels: We get confused too.

Mr. Angus: So in terms of the 30% increase, it is not Ports Canada?

Mr. Hibbels: No. Ports Canada is limiting its increases to 4% or the inflation rate, whereas Harbours and Ports Canada is asking for 30%. They operate about 350 ports in Canada.

Mr. Angus: More the small ones?

[Traduction]

Consolidated-Bathurst. Il y a aussi d'autres expéditeurs; il y a les expéditeurs de bois de sciage et il y a aussi ceux qui transitent par ces ports. Nous nous inquiétons des implications sérieuses au niveau du coût d'opération à partir de ce port. Notre commerce principal, c'est l'exportation, et toute augmentation de frais ne peut que nuire au commerce que le gouvernement essaie d'encourager.

Nous trouvons révoltant que ce projet de loi ait été adopté en première et en deuxième lecture sans que les groupes expéditeurs aient même été consultés. Les villes le long de la Miramichi veulent améliorer leurs ports et s'inquiètent des effets possibles du projet de loi.

Je dois dire que mes collègues et moi-même sommes déçus et inquiets du fait que le gouvernement a décidé d'adopter la loi avant que n'ait lieu la consultation ou toute autre analyse, du moins à notre connaissance, des répercussions que peut avoir cette proposition pour les expéditeurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wallace. Monsieur Baird, vous avez quelques mots à ajouter?

M. R.R. Baird (membre, Conseil canadien des expéditeurs par mer): Je crois que les autres intervenants ont assez bien expliqué les raisons pour lesquelles nous sommes ici cet après-midi. Je crois que nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs. J'ai bien aimé les lettres que vous nous avez envoyées ainsi que ce que vous nous avez dit ici cet après-midi.

Je vous ai bien compris, monsieur? Vous avez dit que Port Canada veut imposer une augmentation de 30 p. 100?

M. Hibbels: Havres et ports Canada, ce qui n'est pas la même chose pour les ports là-bas.

M. Angus: Vous pouvez nous expliquer la différence? Je veux dire, Ports Canada est un organisme du gouvernement du Canada. C'est exact?

M. Hibbels: Havres et ports Canada, anciennement, c'était le ministère des Travaux publics.

M. Baird: Oui. Havres et ports Canada s'occupe du domaine qui, auparavant, revenait au ministère du Transport par opposition à l'ancien Conseil des ports nationaux qui s'appelle maintenant Ports Canada. Montréal, St-Jean, Halifax, ça c'est Ports Canada.

M. Hibbels: C'est la confusion totale pour nous aussi.

M. Angus: Donc, pour ce qui est de l'augmentation de 30 p. 100, ce n'est pas imposé par Ports Canada?

M. Hibbels: Non. Ports Canada, pour ses augmentations, s'en tient à 4 p. 100 ou au taux d'inflation tandis que Havres et Ports Canada demande 30 p. 100. Cet organisme est responsable de 350 ports au Canada.

M. Angus: Il s'agit plutôt de petits ports?

[Text]

Mr. Hibbeln: Yes. The ones we are talking about specifically are the Port of Gaspé, Dalhousie, New Brunswick, Mont-Joli, New Castle, etc.

Mr. Angus: And is that a time when the harbour commission ports—both on the Canadian side as well as their American counterparts—have agreed to hold the line and not increase port fees?

Mr. Hibbeln: That is correct.

Mr. Angus: You mentioned that 25% of your goods move offshore. In terms of the marine industry, what percentage of your products... Well, obviously the that is moved by water? Secondly, can you split it down to give us an idea of the amount from the west coast, the amount through the Great Lakes and the St. Lawrence, and the amount that comes out of Atlantic Canada without going through the seaway?

Mr. Hibbeln: The 25% figure was mentioned by Mr. Moore on behalf of the Canadian Export Association. Speaking for Noranda, we move very little through the Great Lakes system. Out of the St. Lawrence River, we move primarily semi-finished metals. The percentages are really very difficult to determine. Where our big movements take place is raw materials out of Dalhousie, New Brunswick; we move about half a million tonnes to Europe.

• 1635

Mr. Angus: In terms of your membership and in terms of the organization, do you have any information that could indicate to us the volume going by water?

Mr. J. Moore: I think the kind of data which you are asking for we do not have, but I think it could be worked out. I used a very broad-brush figure of 25% of our exports going to offshore markets, in other words, non-U.S. markets. Some part of it would go by air freight, but in volume terms by far the greatest percentage of it would be by ship and would be subject to whatever charges may be assessed.

The figure would have to be changed as of today with Statistics Canada's release of trade statistics in which it looks as though an even greater percentage of our overall trade was with the U.S. in 1985 than it was in 1984. The kind of analysis that you are looking for could be done. Over and above the 25%, we have left out a very big component, which is the component that moves through the Great Lakes between Canada and the U.S. This includes coal, iron ore and so on. I think you have heard from the Great Lakes Water Development Association, among others, on those movements.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Just as a final comment, I want to thank the witnesses for adding their very strong voices to all of those who have come before us and have in one way or another opposed the application of clause 4. There have been a lot of "yes, buts" on this issue; they agree

[Translation]

M. Hibbeln: Oui. Les ports qui nous occupent plus précisément sont les ports de Gaspé, Dalhousie au Nouveau-Brunswick, Mont-Joli, New-Castle et ainsi de suite.

M. Angus: Et cela à un moment où les ports qui relèvent d'un Conseil des ports nationaux tant au Canada qu'aux États-Unis ont décidé de ne pas augmenter les droits portuaires?

M. Hibbeln: C'est exact.

M. Angus: Vous avez dit que 25 p. 100 de vos produits sont expédiés à l'étranger. Au niveau de l'industrie maritime, quel pourcentage de vos produits... De toute évidence, ce qui est expédié à l'étranger s'y rend, mais au niveau du transport interne par voie d'eau? Deuxièmement, pouvez-vous nous donner une idée des expéditions qui partent de la côte Ouest, de ce qui transite par les Grands Lacs et le Saint-Laurent et de ce qu'on expédie à partir des ports de l'Atlantique, mais qui ne transitent pas par la Voie maritime?

M. Hibbeln: Ce chiffre de 25 p. 100 a été avancé par M. Moore qui représente l'Association canadienne d'exportation. Pour ce qui de Noranda, nous expédions très peu par les Grands Lacs. Sur le Saint-Laurent, nous expédions surtout des métaux semi-finis. Il est très difficile de trouver des pourcentages précis. Nos grosses expéditions se font au niveau des matières premières à partir de Dalhousie au Nouveau-Brunswick. Nous avons les expéditions d'environ un demi-million de tonnes pour l'Europe.

M. Angus: Au niveau de vos membres et de votre association, avez-vous des renseignements qui pourraient nous donner une idée de l'importance des expéditions par voie maritime?

M. J. Moore: Je ne crois pas que nous ayons en main le genre de données que vous voulez obtenir, mais je crois que cela peut se calculer. Je me suis servi du chiffre global de 25 p. 100 pour nos exportations destinées à l'étranger, en d'autres termes, aux marchés autres que les États-Unis. Une partie de ces expéditions se ferait par voie aérienne, mais en volume, le gros du tonnage serait transporté par navires et serait frappé des droits qu'on pourrait décider d'imposer.

Les chiffres devraient quand même changer aujourd'hui avec la publication des chiffres de Statistique Canada sur le commerce: il semble que le pourcentage de nos échanges commerciaux globaux avec les États-Unis ait augmenté en 1985 par rapport à 1984. Le genre d'analyse que vous cherchez à obtenir pourrait se faire. À ce fameux 25 p. 100, il faut encore ajouter quelque chose de très important, c'est-à-dire les expéditions qui transitent par les Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis. Il y a le charbon, le minerai de fer et ainsi de suite. Je crois que la *Great Lakes Water Development Association*, entre autres, vous a touché un mot de ces mouvements.

M. Angus: Merci, monsieur le président. En conclusion, j'aimerais remercier les témoins d'avoir ajouté leurs voix à celles de tous les autres témoins qui ont comparu devant nous et qui se sont opposés à ce fameux article 4. Cette question, si elle n'a pas soulevé les passions, a du moins soulevé les «oui,

[Texte]

with the principle, but do not like how it is being applied. Hopefully, the Minister is getting the message. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall next, followed by Mr. Belsher.

Mr. Forrestall: I too welcome the witnesses; I welcome their input. I want to assure them that the Minister shares their concerns. The Minister is very, very much aware that the subject matter and the implications of clause 4 have not been widely consulted. This is why in his very first breath, his very first public comment and utterances with respect to Bill C-75, he gave every assurance to the users of our transportation system, particularly those who use marine services, that this subject would in fact be a primary objective of a consultative committee, which he announced he would establish. One of the fundamental purposes of the consultation process is to establish what is equitable and fair.

For example, it was indicated, Mr. Chairman, by one of our witnesses that there is some fear of a 30% increase in fees. I think, in some fairness, I perhaps should ask whether or not your costs have gone up 30%. Have they?

Mr. Hibbeln: Whether our costs have gone up?

Mr. Forrestall: Have your costs gone up 30%? You have indicated to us that they have.

Mr. Hibbeln: No, as a matter of fact they were told to institute the 30% increase as of January 1, and it has now been deferred to April 1 for further consultation.

Mr. Forrestall: I should just simply ask you whether it has occurred to you why it has not happened. If it has not, it is simply because the Minister wants to go through the consultative process. The original decisions that put you in this place... good heavens, you know some of your colleagues in the forest industry business on the west coast were facing 3000% increases under what was in fact an unfortunate error, which then became an interpretation error and which came up with some of the most ludicrous cost assessments. Of course, the thing was stopped. It was withdrawn and it was drawn back so that the appropriate levels could be determined.

I simply want to assure the witness, Mr. Chairman, that this is now part of this overall consultative process. There is no intention in the world... This government is a free enterprise government; it is not our intention to put business out of business, but rather to enhance their capacity to compete in world trade. I think what we are trying to do is to satisfy simply the mandates among other things of the Auditor General, who has been fairly critical over the last three or four years, even before we assumed office, in auditing some levels of cost recovery.

[Traduction]

mais; on est d'accord avec le principe, mais pas de la façon dont on l'applique. Nous osons espérer que le Ministre vous entend. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall, suivi de monsieur Belsher.

M. Forrestall: Je souhaite aussi la bienvenue aux témoins. Je tiens à les assurer que le Ministre partage leurs inquiétudes. Le Ministre est tout à fait au courant de tous les détails de la question et sait qu'il n'y a pas eu beaucoup de consultation entourant ce fameux article 4. C'est pourquoi, la première fois qu'il a parlé du projet de loi C-75 en public, il a tenu à bien préciser aux usagers de notre système de transport, surtout à ceux qui se servent des services maritimes, que cette question serait la question primordiale dont serait saisi ce comité consultatif dont il a annoncé la création. Un des objectifs fondamentaux de la consultation est de trouver une méthode juste et équitable.

Par exemple, un des témoins nous a dit, monsieur le président, que certains craignent une augmentation de droits de 30 p. 100. En toute justice, je pourrais peut-être vous demander si vos frais ont augmenté réellement de 30 p. 100. Est-ce bien le cas?

M. Hibbeln: Si nos frais ont augmenté?

M. Forrestall: Vos frais ont-ils augmenté de 30 p. 100? Vous avez dit que c'était le cas.

M. Hibbeln: Non, à vrai dire, on nous a dit d'imposer l'augmentation de 30 p. 100 dès le 1^{er} janvier, mais on nous a dit d'attendre au 1^{er} avril afin qu'il puisse y avoir consultation.

M. Forrestall: J'aimerais savoir si vous vous êtes demandés pourquoi. Si l'augmentation n'a pas eu lieu, c'est tout simplement parce que le Ministre veut passer d'abord par la consultation. Les décisions prises à l'origine et qui vous ont amenés ici... Doux Jésus! Vous savez que certains de vos collègues de l'industrie forestière sur la côte Ouest faisaient face à des augmentations de 3,000 p. 100 à cause de ce qui s'est révélé être une malencontreuse erreur amplifiée par une erreur d'interprétation et qui nous a donné des évaluations de coût absolument farfelues. Évidemment, on y a mis un frein. La proposition a été retirée afin qu'on puisse décider des niveaux appropriés.

Je voulais tout simplement rassurer les témoins, monsieur le président, et leur dire que cela fait maintenant partie de toute cette consultation globale. Nous n'avons absolument pas la moindre intention... Notre gouvernement est le gouvernement de la libre entreprise; nous n'avons absolument pas l'intention de sonner le glas du monde des affaires, au contraire, nous voulons plutôt améliorer ses chances face à la concurrence sur les marchés internationaux. Ce que nous essayons de faire, me semble-t-il, c'est tout simplement de répondre, entre autres choses, aux critiques du vérificateur général qui s'est fait plutôt acerbe, ces trois ou quatre dernières années, avant même que nous n'arrivions au pouvoir, surtout pour ce qui est de la vérification de certains niveaux de recouvrement de frais.

[Text]

• 1640

The intent of the Minister with respect to clause 4 is simply to satisfy the legal requirement to recover portions of the costs of the services extended by the Canadian Coast Guard. Nothing that you have said . . . And interestingly enough I think absolutely no witness in front of us has had absolute disregard or has rejected out of hand the principle of recovery of some level of costs.

I ask just one simple question: Do you agree that the taxpayer of Canada has a right to be compensated at some fair and equitable level for costs incurred in the extension of services?

Mr. Hibbels: You used the magic words, Mr. ForreSTALL: fair and equitable. I would like to add that there are other considerations apart from being fair and equitable. To give an example, in the Gaspé, for instance, we operate Gaspé Copper Mines, a smelter. Strictly speaking, there has never been any money in it for us, but there are certain social obligations that force us to keep operating. So cost recovery might be nice, but there are other considerations as well.

Mr. ForreSTALL: I would just add to that, Mr. Chairman, that I think what the Minister means when he uses the term "fair and equitable" is that first of all we must discover what level of the total amount of money—how much in very specific and very real terms—is in servicing the general Canadian public interest. You have mentioned some of them: sovereignty, flood control, northern services, and so on and so forth. This is going to be a lengthy process; it is not going to happen overnight. Could I ask whether you would be prepared and willing to put your not inconsiderable resources and expertise to work with respect to this consultative process and help the government and help Canadians establish what in fact is fair level and then what in fact is fair charge?

Mr. Hibbels: Yes, we would, Mr. ForreSTALL. As a matter of fact, one of the associations I am very involved with is the Coalition of Deep Sea Marine. We met with the Minister in Saskatoon in October, and we offered our services on a voluntary basis to assist in the decision-making process. Subsequently, we met about three weeks ago with people in the marine section of Transport Canada to kind of determine to what extent this assistance would be most effective. So there is a willingness on our part to really help in the process on a voluntary basis.

Mr. ForreSTALL: Thank you. I appreciate your coming; there is no pun intended, but it is simply because you are a very weighty group in the Canadian economic structure. Thank you very much.

The Chairman: Thank you. You were skating on thin ice there. Mr. Belsher, would you go ahead please.

[Translation]

L'intention du Ministre pour ce qui est de l'article 4, c'est tout simplement de répondre aux exigences juridiques quant au recouvrement de certaines portions des frais pour certains services assurés par la Garde côtière canadienne. Rien de ce que vous avez dit . . . et, fait plutôt intéressant à noter, je crois qu'aucun témoin qui ait comparu devant nous ait rejeté du revers de la main le principe du recouvrement d'une certaine portion, au moins, des frais.

Une simple question: Êtes-vous d'accord pour dire que le contribuable canadien a le droit de recevoir une certaine compensation juste et équitable pour le rembourser des frais engagés pour fournir certains services?

M. Hibbels: Voilà les mots magiques, monsieur ForreSTALL: juste et équitable. J'aimerais tout simplement ajouter que la justice et l'équité ne sont pas tout, il y a d'autres considérations. Pour vous en donner un exemple, en Gaspésie, par exemple, nous avons la *Gaspé Copper Mines*, une fonderie. À vrai dire, cette entreprise ne réalise aucun bénéfice pour nous, mais il y a certaines obligations sociales qui nous obligent à continuer de fonctionner. Alors, le recouvrement des frais, c'est bien beau, mais il y a aussi d'autres considérations.

M. ForreSTALL: J'aimerais tout simplement ajouter à cela, monsieur le président, que je crois que ce que le Ministre signifie lorsqu'il dit que ce doit être «juste et équitable», c'est que tout d'abord nous devons découvrir quel montant total d'argent, en termes très précis et très réels, peut servir les intérêts du grand public canadien. Vous avez touché à certains de ces aspects: la souveraineté, les inondations, les services dans le Nord et ainsi de suite. Cela va prendre un certain temps: cela ne se fera pas du jour au lendemain. J'aimerais vous demander si vous seriez prêts à bien vouloir mettre vos ressources et votre expérience assez considérable à notre disposition au niveau de la consultation pour aider le gouvernement et tous les Canadiens à décider quel pourrait être ce niveau juste et ce qui pourrait constituer un droit juste?

M. Hibbels: Oui, nous serions prêts à le faire, monsieur ForreSTALL. En vérité, une des associations auxquelles je m'intéresse beaucoup est la *Coalition of Deep Sea Marine*. Nous avons rencontré le Ministre à Saskatoon, en octobre dernier, et nous lui avons alors offert nos services, à titre bénévole, pour collaborer à tout le processus décisionnel. Ensuite, il y a environ trois semaines, nous avons rencontré des gens de la Section maritime de Transport Canada pour essayer de voir comment notre aide pourrait être la plus efficace possible. Donc, oui, nous voulons apporter notre aide dans le cadre du processus décisionnel et ce, à titre tout à fait bénévole.

M. ForreSTALL: Merci. Je suis heureux de voir que vous êtes venus ici; pas que je veuille faire de l'esprit, mais votre groupe pèse lourd dans l'économie canadienne.

Le président: Vous patinez sur une glace plutôt mince. Monsieur Belsher, à votre tour, s'il vous plaît.

[Texte]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the gentlemen for appearing before us today.

I guess I am somewhat concerned that you want the whole of clause 4 deleted and then brought back at a later time, in view of the fact of the commitment of the Minister as to how he envisions the application and the ground rules he would like to set, and in view of the fact that you would be part of the consultative process as we go forward with it.

• 1645

You know the dilemma we are in of the revenue we have and the expenses that are going out. You belong to organizations which are saying, hey, you guys in Ottawa are not dealing with it fast enough. We are not trying to do it overnight. But we are trying to do it carefully and methodically.

I believe a figure was put out of possibly as much as 15% of certain costs that could be recovered. Could you see an amendment to clause 4 to the point of giving a firm commitment that this consultative process would take place with all the users or the people who would be affected, so we would not have to delete it out of the legislation, but the enabling legislation would be there, so that we at least would get things started and going forward? Can you see that process?

Many organizations similar to yourselves have come forward and said, yes, you are going to have to get some of your costs back, and of course this is how it has to be done, and we would like to help you in making sure we do not pay too much of our share of it. And that is fair ball.

What sort of an amendment would you like on clause 4, without deleting it or adding to it?

Mr. Wallace: You ask would the various associations be willing to consult. There is no question about that at all. They are shocked at this moment that they have not had the opportunity to consult.

As for how much someone should pay, I believe it costs \$13 million to dredge the Miramichi River. I would certainly hope the two major shippers on it are not going to pick up the cost of that.

Mr. Hibbeln: I would say that an obvious amendment would be... the wording here says that the Governor in Council may make regulations. I would add to that "after satisfactory consultation"; or a touch further.

Mr. J. Moore: Mr. Chairman, I perhaps should not say this, but governments come and go, Ministers take on other responsibilities, and assurances given by one Minister may not carry weight with his successors.

Secondly, we do not really know what we are dealing with. We have heard 15%. But 15% of what? Is it \$812... \$100 million the operating costs? What are the capital costs of the Coast Guard? We really do not know. The way it is being put to us, we just have that sense that we are giving authority in a

[Traduction]

M. Belsher: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier ces messieurs d'avoir bien voulu comparaître aujourd'hui.

Je suis préoccupé du fait que vous voulez supprimer dès maintenant l'article 4 pour le ramener plus tard, compte tenu surtout de l'engagement qu'a pris notre Ministre quant à la façon dont il envisage l'application de tout cela et quant aux règlements de base qu'il aimerait voir adopter, compte tenu aussi du fait que vous auriez votre place à la table des consultations au fur et à mesure du cheminement de l'affaire.

Vous connaissez le dilemme dans lequel nous plonge le déficit budgétaire. Vous appartenez à des organisations qui nous reprochent de ne pas le réduire suffisamment vite. Nous ne prétendons pas le faire du jour au lendemain, nous essayons de procéder prudemment et méthodiquement.

Je crois qu'un chiffre a été avancé, celui d'un plafond de 15 p. 100 de recouvrement des frais. Accepteriez-vous un amendement à l'article 4 garantissant qu'une concertation aura lieu avec tous les usagers ou toutes les parties intéressées, de manière à ne pas devoir rayer cette disposition du projet de loi et disposer de ce pouvoir afin que nous puissions au moins commencer à faire bouger les choses? Pouvez-vous envisager un tel processus?

Maintes organisations comme la vôtre sont venues nous voir pour dire: oui, vous allez devoir recouvrer une partie de vos frais et c'est évidemment ainsi qu'il faut procéder et nous sommes prêts à vous aider pour faire en sorte que chacun paye sa juste part. Cela me paraît très équitable.

Quel sorte d'amendement à l'article 4 proposeriez-vous, sans aller jusqu'à le supprimer?

M. Wallace: Vous nous demandez si nos diverses associations membres seraient disposées à participer à une concertation. Cela ne fait aucun doute. Tout le monde, pour le moment, est choqué de n'avoir pas été consulté.

Quant à la question de savoir combien chacun doit payer, je crois qu'il en coûte 13 millions pour draguer la rivière Miramichi. J'espère que ce ne sont pas les deux gros expéditeurs locaux qui vont devoir en assumer les frais.

M. Hibbeln: Un amendement qui me paraît s'imposer serait de... le libellé actuel dit que le gouverneur en conseil peut édicter des règlements. J'ajouterais à cela: «après concertation satisfaisante» ou quelque chose de ce genre.

M. J. Moore: Je ne devrais peut-être pas dire cela, monsieur le président, mais les gouvernements vont et viennent, les ministres changent de portefeuille et les assurances données par un ministre n'ont pas nécessairement beaucoup de poids aux yeux d'un successeur.

Deuxièmement, nous ne savons pas vraiment à quoi nous attendre. Nous avons entendu le chiffre de 15 p. 100. Mais 15 p. 100 de quoi? Est-ce de 812 millions de dollars ou des 100 millions de dollars de frais d'exploitation? Quelles sont les dépenses en capital de la Garde côtière? Nous ne le savons pas vraiment. D'après ce que nous pouvons voir, on nous demande

[Text]

manner which is like closing the barn door after the stock has bolted.

Mr. Wallace: Mr. Chairman, Mr. Forrestall earlier commented on the Public Harbours and Ports Facilities Act, which greatly upset the paper companies and lumber companies on the west coast. We do not want to be in that position, where we are fighting after the fact and where two Orders in Council had, as I understand it, actually gone through and now are being removed.

Mr. J. Moore: Certainly, Mr. Chairman, one amendment we would ask for at the very least is to take out I think it is paragraph 4.3.(2), which would enable the government to levy such charges even on people who are not benefiting directly from the Coast Guard services, as we read it. It is a very peculiarly worded paragraph.

Mr. Nowlan: It is good to see some of you at the table. I have seen you at the other end of the table in other capacities. Sometimes it would deal with transportation. I can understand your concerns, because having sat on the other side of the table for long, I know we were always concerned about open-ended legislation which gave vast powers for Orders in Council. Then of course you get into government and you can understand the practicality or I guess the necessity of having, obviously, these wide powers. I guess it is a little leap of faith to make sure the Minister's commitments, which are not even worth the paper he has written, because they are not law. That is why I smiled when you suggested an amendment about suitable charges after satisfactory consultation. What is satisfactory consultation?

• 1650

I appreciate you coming and voicing your concerns. I must say that was what was so delightful about the witness before you. I have been in and out of this committee for several days and not every witness, but it was the first witness I certainly heard when I have been here, Mr. Chairman, who did not talk about clause 4. They talked about a lot of other technical things, and obviously all the focus is quite properly on clause 4.

I have some very real situations in my area in Atlantic Canada with some people, perhaps in your association, that are very upset with the potential of clause 4 and frankly with the level you have already got for increased charges for using government wharfs.

But to get it down to the reality, you are not trying to come before this committee and say there should not be any charges, or any type of user fee. I mean, do you really want it deleted? Or is that just a holding action? I mean, are you facing the reality that in other countries, as you well know better than I, there are user charges for some of these features, and you are not against the user charge. You just want to make sure you have some input in what the charge is. Is that a fair way to put your representations?

Mr. Wallace: That is exactly our position but, of course, how much? Of course, the other part of it is we understand

[Translation]

simplement de donner un pouvoir d'une manière qui revient à fermer la porte de l'écurie une fois le cheval enfilé.

M. Wallace: Monsieur le président, Monsieur Forrestall a parlé tout à l'heure de la Loi sur les ports et installations portuaires publics qui a soulevé une vive réprobation chez les entreprises papetières et forestières de la côte Ouest. Nous ne voulons pas être placés dans la même situation, être obligés de mener une lutte d'arrière-garde comme ce fut leur cas, où deux décrets ont été rendus avant d'être finalement révoqués.

M. J. Moore: Une modification sur laquelle nous insistons serait à tout le moins de supprimer l'alinéa 4.3(2) qui permet d'imposer ces droits même à ceux qui ne bénéficient pas directement des services de la Garde côtière, d'après notre propre interprétation. Cet alinéa est vraiment très curieusement rédigé.

M. Nowlan: C'est un plaisir que de vous voir à cette table. Je vous ai vu en d'autres occasions et en d'autres capacités. Il ne s'agissait pas toujours de transport. Je comprends votre inquiétude car, ayant siégé de l'autre côté de la table pendant si longtemps, je sais que nous étions toujours opposés à des dispositions vagues qui confiaient au gouvernement de vastes pouvoirs exercés par décret. Ensuite, une fois qu'on est appelé à gouverner, on peut comprendre la nécessité ou la commodité de ces vastes pouvoirs. C'est évidemment un acte de foi que de s'en remettre aux engagements du Ministre, qui ne valent même pas le prix du papier sur lesquels ils sont couchés, car ils ne sont pas inscrits dans la loi. C'est pourquoi je n'ai pu m'empêcher de sourire lorsque vous avez proposé un amendement où il serait question de «concertation appropriée». Qu'est-ce qu'une concertation appropriée?

J'apprécie que vous soyez venus nous faire part de vos craintes. C'est ce qui m'a tellement plu chez le témoin qui vous a précédé. J'ai assisté sporadiquement aux séances de ce Comité, ces derniers jours, et il était le premier témoin à ne pas nous parler de l'article 4; il a abordé toutes sortes d'aspects techniques alors que tous les autres, à très juste titre, concentraient leur attention sur l'article 4.

Je connais pas mal de gens dans la région Atlantique, qui sont peut-être membres de votre association, qui sont très inquiets des conséquences éventuelles de l'article 4 et mécontents de l'augmentation des redevances déjà imposées sur l'utilisation des quais publics.

Mais il faut être réalistes, vous ne pourrez empêcher la perception de droits ou de redevances d'utilisateurs. Voulez-vous vraiment que cela soit supprimé ou bien est-ce uniquement une manœuvre dilatoire? Autrement dit, reconnaissez-vous la réalité, qui existe dans les autres pays, ainsi que vous êtes encore mieux placés que moi pour le savoir, de la perception de redevances d'utilisateurs? Vous n'y êtes pas opposés en principe. Vous souhaitez uniquement avoir votre mot à dire sur les modalités de calcul de cette redevance. Est-ce que j'interprète bien votre position?

M. Wallace: C'est exactement notre position, la question pour nous est de savoir combien nous serons appelés à payer. Il

[Texte]

that hidden somewhere we are already being charged. And we would like to know more about that really.

Mr. Nowlan: Perhaps you are quite right. We know from our briefing books that the consultation under clause 4 has not been that extensive and that is part of the process, as Mr. Belsher mentioned, so I guess we just have to go on from here. But I really think we are not facing the reality, sitting now on the government side, and quite frankly on the opposition side.

Clause 4, I do not know how you define it to meet the focus of the legitimate questions raised. It has to give a certain broad power to a Minister. And then, with consultation and good faith and philosophy of the government, that you make sure you do not sandbag anyone. That really is, hopefully, what we and the Minister will try to do.

You say that things are hidden now. Yes, there are many things hidden now, because other countries have even more user charges and recovery than the potential 15% that the Minister has mentioned.

Mr. Hibbeln: Mr. Nowlan, we have one problem that I would like to emphasize. It is the question of who is the user? You know, there is my example of the ice-breaking . . .

Mr. Nowlan: I must say that was a delightful one. You should get credit.

Mr. Hibbeln: That is a typical example of whether it is only for the benefit of the fellow who actually pays the charges. If we use the Port of Belledune and bring phosphates in from Florida, we might be the actual user, but the benefits extend to the hinterland. Our supplies come in and there are so many downstream users that cannot really be identified, and that is what bothers us. In principle, if we were the exclusive users, we requested it, we would have no problem picking up the tab. But there are so many other considerations that come into the act that we are very unhappy with because we just do not know where we stand.

Mr. Nowlan: I venture to suggest in my closing comment, Mr. Chairman, that the Minister and some of his officials appreciate, because of briefs like yours and other voices that are raised through letters, that the consultation process is going to be more complex than anyone thought when they first thought of clause 4. So that is where I think you have helped the debate. We will have to take it from there, but I think we are kidding ourselves if we think we are not going to have a clause 4 of some sort with broad powers. But it is going to be up to members and people like yourselves to make sure they interpret it with consultation and with fairness.

Mr. Hibbeln: We do not want to pay. We really want the other guys to pay.

Mr. Nowlan: That is the way it is with everyone. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: There are not too many volunteers in that situation.

Thank you very much, Mr. Moore. If there are no further supplementaries I would like to say you have given a very good

[Traduction]

y a aussi le fait que nous payons déjà des redevances cachées et nous voudrions bien en savoir davantage.

M. Nowlan: Vous avez peut-être raison. Nous savons qu'il n'y a guère eu de consultation sur l'article 4 et cela fait partie du processus, ainsi que M. Belsher l'a mentionné, et il nous faut partir de là. Et je ne crois pas que les gens acceptent vraiment de voir la réalité en face, ni du côté de la majorité ni du côté de l'opposition.

Je ne sais pas trop comment il faudrait rédiger l'article 4 pour tenir compte de vos objections. Il s'agit de donner un large pouvoir au ministre, et veiller ensuite, par la consultation et en faisant preuve de bonne foi, à ne pénaliser personne. C'est là ce que nous et le ministre allons faire.

Vous dites que les choses sont cachées aujourd'hui. Oui, il y a beaucoup de choses cachées car d'autres pays perçoivent des redevances d'usagers encore plus importantes et recouvrent bien plus que les 15 p. 100 des frais que le Ministre a mentionnés.

M. Hibbeln: Monsieur Nowlan, il y a un problème sur lequel je veux insister. C'est la question de savoir qui est usager? Prenez mon exemple du service de brise-glace . . .

M. Nowlan: Je dois dire qu'il est excellent. Je vous en félicite.

M. Hibbeln: C'est un exemple typique où l'on ne sait pas vraiment qui est le bénéficiaire. Prenez le port de Belledune, par lequel nous importons du phosphate de Floride. Nous en sommes peut-être l'utilisateur direct, mais les avantages qu'il offre s'étendent à tout l'arrière-pays. Nous y importons notre matière première, mais il y a tellement d'usagers en aval qu'il est presque impossible de les identifier, et c'est cela qui nous inquiète. En principe, si nous étions les usagers exclusifs, si le service était pour nous seuls, nous n'aurions pas d'objections à payer l'addition. Il y a tellement d'autres considérations dans le projet de loi que nous ne savons vraiment plus où nous en sommes.

M. Nowlan: Je me hasarderai à dire, pour terminer, monsieur le président, que le Ministre et certains de ses collaborateurs ont pris conscience, grâce aux mémoires comme les vôtres et aux lettres qu'ils ont reçues, que le processus de consultation sera plus complexe qu'on ne le pensait initialement. Votre apport n'aura donc pas été inutile. Nous verrons bien, mais je crois qu'il serait vain de croire que l'article 4 ne sera pas assorti de vastes pouvoirs. Mais il appartiendra aux députés et aux gens comme vous de veiller à ce que l'application en soit équitable.

M. Hibbeln: Nous ne voulons pas payer. Nous voulons que ce soit les autres qui paient.

M. Nowlan: C'est pareil pour tout le monde. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Il n'y a jamais beaucoup de volontaires pour payer.

Je vous remercie infiniment, monsieur Moore. S'il n'y a pas d'autres questions, je dirais que vous nous avez fait une

[Text]

presentation and the fact that it was so spontaneous I believe has not been lost on us. It is likely to be of quite some benefit to the members of the committee as they go on toward the next reading of the bill, and particularly at the clause-by-clause. That is the time when amendments are considered, and I appreciate very much—and I am sure the committee does—your contribution to our deliberation. Thank you.

• 1655

Mr. J. Moore: On behalf of the Canadian Shippers' Council, Mr. Chairman, we very much appreciate this opportunity to emphasize and underscore the concerns we have. Thank you.

The Chairman: I would like now to call on the Canadian Amateur Rowing Association.

Mr. Angus: Mr. Chairman, while the next witness is coming up, I unfortunately have to leave to catch a plane. I have had an opportunity to review the brief of the next witness. It is an excellent one, and I encourage the members opposite. I know Mr. Nowlan will more than adequately fill my shoes for the remainder of today's session.

The Chairman: Do not leave that too open-ended.

Our witness is Mr. William Donegan, member of the Canadian Amateur Rowing Association. Mr. Donegan, if you are prepared to give your brief and a verbal presentation, we will be glad to hear it, and then perhaps there will be some questions later on.

Mr. William Donegan (Member, Canadian Amateur Rowing Association): Good afternoon, Mr. Chairman. I am very grateful to have this opportunity to speak to the committee on behalf of Canadian rowing.

I have a written brief with me. It is not in both languages. Mr. Birch has told me he will accept a copy and have it translated and distributed to the members of the committee. However, I would like to ask that my written brief be put forward so that any committee member who would like to have it could follow along with my presentation.

The Chairman: Very well, Mr. Donegan. It is all yours.

Mr. Donegan: I have been asked to present this brief on behalf of the Canadian Amateur Rowing Association. The association was formed in 1880 for the purpose of the promotion and development of the sport in Canada. Currently, there are 46 rowing clubs across Canada which are members of CARA. There are rowing associations in all 10 provinces. The association estimates there are between 6,000 and 7,000 people involved in the sport in Canada. We currently have just over 27,000 people registered as competitors in the sport of rowing in Canada.

Canada has enjoyed a fairly high profile internationally in the sport of rowing, and I am sure all of you remember seeing our eight win at the last Olympic Games. We are hoping to continue this standard of excellence internationally, and the submissions we are making before the committee today may have some bearing on our future capabilities. We are going to

[Translation]

excellente intervention et que nous en avons apprécié la spontanéité. Elle nous sera précieuse lorsque nous aborderons l'étude article par article de ce projet de loi. C'est à ce moment-là que sont déposés les amendements et j'ai beaucoup apprécié—et je suis sûr que c'est également le cas des autres membres du Comité—votre contribution à nos travaux. Je vous remercie.

M. J. Moore: Au nom du Conseil canadien des expéditeurs par mer, je veux vous exprimer notre reconnaissance, monsieur le président, pour cette occasion que vous nous avez donnée d'exprimer nos préoccupations. Je vous remercie.

Le président: J'invite maintenant à la table l'Association canadienne d'aviron amateur.

M. Angus: Monsieur le président, pendant que le témoin prend place, je dois malheureusement partir, ayant un avion à prendre. J'ai parcouru le mémoire du prochain témoin, il est excellent et j'encourage mes collègues d'en face à y donner suite. Je sais que M. Nowlan saura se substituer à moi avec compétence jusqu'à la fin de cette séance.

Le président: Méfiez-vous, il risque de vous prendre au mot.

Notre témoin est M. William Donegan, membre de l'Association canadienne d'aviron amateur. M. Donegan, si vous voulez bien nous remettre le texte de votre mémoire et nous faire une déclaration verbale, nous vous écouterons avec plaisir avant de vous poser peut-être quelques questions.

M. William Donegan (membre, Association canadienne d'aviron amateur): Bon après-midi, monsieur le président. Je suis très heureux de cette occasion qui m'est donnée de parler au Comité au nom des avironneurs canadiens.

J'ai un texte mais il n'est pas traduit. M. Birch m'a dit qu'il en accepterait une copie, pour la faire traduire et distribuer aux membres du Comité. Je souhaiterais néanmoins que mon mémoire soit distribué afin que les membres du Comité qui voudraient suivre sur le texte puissent le faire.

Le président: Très bien, monsieur Donegan. Nous vous écoutons.

M. Donegan: L'Association canadienne d'aviron amateur m'a demandé de vous soumettre ce mémoire en son nom. Elle a été formée en 1880 dans l'intention de promouvoir et de développer ce sport au Canada. Il existe dans le pays à l'heure actuelle 46 clubs d'aviron membres de l'Association. On trouve des associations d'aviron dans les dix provinces. L'Association chiffre le nombre des pratiquants de ce sport au Canada entre 6,000 et 7,000. Ils sont près de 27,000 à pratiquer la compétition dans tout le pays.

Le Canada occupe une place de premier plan dans la compétition internationale dans ce sport et je suis sûr que vous vous souvenez tous avoir vu notre huit de pointe remporter une médaille d'or aux derniers Jeux olympiques. Nous espérons pouvoir nous maintenir à ce niveau international et notre intervention devant votre Comité aujourd'hui influera sans

[Texte]

be making submissions concerning clauses 4 and 10, and the possible cost impacts of those clauses, although we cannot assess them now, will be significant on our sport should there be any costs imposed on our sport.

I should like to make two basic points this afternoon to the committee. The first concerns clause 4. Our position is that the user fee for Coast Guard services should not be applied to Canadian rowing simply because rowing does not use the services of the Coast Guard.

• 1700

The second point relates to the certification requirement of clause 10. Our basic position is that certification requirements should not be applied to Canadian rowing because, firstly, clubs educate their own members and, secondly, we feel that the public safety rationale which underlies certification is not served by extending it to rowing simply because rowing shells do not present a great threat to private and public property or human life as do larger craft which are capable of causing significant damage.

A number of basic facts and characteristics related to the sport of rowing make it unique in the marine world and underlie our submissions about the inappropriateness of the application of clauses 4 and 10. We believe that if regulation is to be extended in particular areas in the broad manner proposed in Bill C-75 then recognition should be given within the context of the statute to the unique qualities of specific types of craft.

I should like to draw the committee's attention to the following characteristics of rowing. In the materials I handed out is an information sheet with some graphics on it entitled "What Is Rowing?". Some of the facts I am going to point out are illustrated on the sheet.

First, rowing shells are long and narrow and fragile craft. An eight is about 60 feet long and 24 inches wide at the middle point. It weighs about 230 pounds. They are made of plastic or wood. A single scull, which is the smallest craft, is about 26 feet long. They range from a foot to 18 inches in width in the middle and they weigh in the area of between 30 and 40 pounds.

I draw your attention to the second sheet of the "What Is Rowing?" hand-out. Because of the nature of rowing, it cannot be done in rough water. You just cannot get your blades over big waves so we do not venture out into open lakes or anything like that.

Rowing clubs are generally located in restricted areas, restricted waterways or rivers, and they give an example of Lake Fanshawe in London, Ontario, the Olympic Basin in Montreal, Martindale Pond in St. Catharines, and there is a river club in New Brunswick at Renforth on the Saint John River.

Mr. Forrestall: And Lake Penoke.

[Traduction]

doute sur nos succès futurs. Elle porte sur les articles 4 et 10 dont les répercussions financières, si elles nous touchent, pourraient être très considérables.

Je veux essentiellement cet après-midi attirer votre attention sur deux points. Il s'agit, en premier lieu, de l'article 4. Notre position est que la redevance d'usagers des services de la Garde côtière ne devrait pas s'appliquer à l'aviron canadien pour la simple raison que les avironneurs ne font pas appel au service de la Garde côtière.

Le deuxième point intéresse l'article 10, les certificats et brevets. Notre position est qu'il n'y a pas lieu d'assujettir les avironneurs à l'obligation de détenir un certificat ou brevet parce que, d'une part, les clubs assurent la formation de leurs propres membres et, d'autre part, les considérations de sécurité publique qui sous-tendent ces certificats et brevets ne s'appliquent pas à la pratique de l'aviron pour la simple raison que les skiffs ne présentent guère de risques pour les biens publics et privés ni pour la vie humaine, contrairement aux embarcations de plus grande taille qui peuvent causer des dommages considérables.

Un certain nombre d'éléments et de caractéristiques propres à ce sport le placent dans une catégorie tout à fait à part et font qu'il devrait échapper, à notre avis, à l'application des articles 4 et 10. Si une réglementation de portée aussi générale que celle proposée par le projet de loi C-75 doit être adoptée, alors il faut tenir compte des qualités particulières de certains types d'embarcation.

J'aimerais attirer l'attention du Comité sur les caractéristiques suivantes de l'aviron. Dans les documents que j'ai distribués, vous trouverez une brochure d'information intitulée «Qu'est-ce que l'aviron?». Certains des faits que je vais énoncer sont illustrés dans cette brochure.

Pour commencer, les skiffs sont des embarcations longues, étroites et fragiles. Le skiff de huit est long d'environ 60 pieds, pour 24 pouces de large au centre. Il pèse 230 livres. Il est fabriqué en bois ou en plastique. Un scull à une place, l'embarcation la plus petite, mesure environ 26 pieds de long et entre 12 et 18 pouces de large au milieu, pour un poids de l'ordre de 30 à 40 livres.

J'attire votre attention sur la deuxième page de la brochure. Étant donné la nature de l'aviron, ce sport ne peut être pratiqué dans une eau agitée. Il est impossible de soulever les avirons au dessus des grosses vagues et c'est pourquoi nous ne nous aventurons pas en eaux libres ni dans les lacs ni dans les cours d'eau de ce genre.

Les clubs d'aviron sont généralement installés dans des secteurs d'accès limité, sur des plans d'eau ou des rivières, par exemple, le lac Fanshawe à London (Ontario), le bassin olympique de Montréal, l'étang Martindale de St. Catharines; il existe aussi un club d'aviron en rivière au Nouveau-Brunswick, à Renforth, sur la Saint Jean.

M. Forrestall: Et au lac Penoke.

[Text]

Mr. Donegan: Another fact concerning rowing is that rowing equipment is very expensive and rowing clubs, in order to protect their investment, engage in their own programs of educating members on the proper use of their craft.

Another fact is that rowing shells, when on the water, are generally accompanied by a launch for coaching and rescue purposes, or there is generally a launch nearby at the clubhouse which can assist any boat which is in trouble. Rowing shells do not sink. They are made of wood or plastic with honeycomb and generally have airtight compartments. When in trouble, generally, because you stay close to the shore, you can paddle the boat in towards the shore or be rescued or towed by a launch.

Our basic concerns about Bill C-75 relate to possible costs and cost impact on the sport. We feel that Bill C-75 does not take note of the special circumstances related to rowing shells. We feel that its terms, and specifically clauses 4 and 10, are over-inclusive in their wording.

• 1705

Turning to clause 4 now, in particular, which is dealt with starting on page 5 of the brief, there is some question as to whether or not clause 4 would actually extend to apply to the sport of rowing. The wording of clause 4 states that charges may be imposed on "any ship or vessel". Currently, under the Canada Shipping Act, a ship is defined basically as anything that is not propelled by oars. However, vessel has a much broader definition, encompassing ship or boat or any other description of vessel used or designed to be used in navigation.

The definition of vessel can be reasonably interpreted as including a class which includes ships and extends to include other forms of water craft. I have attached an English case to my brief, which basically says that rowing shells are not vessels. I do not know if this can be relied on in Canada, and it is our position that any ambiguity should be resolved by Parliament before it is put into law so that we are not put to costly litigation.

Mr. Nowlan: I could not believe that we have the brief like this. I read it as the witness was going through it, and you are right on. I do believe that with the new definition, potentially in the extreme, you might be caught in the new web if someone was not using their head. Really, to remove that ambiguity, you would like to see an amendment to specifically exclude vessels that are propelled by oars, or whatever it is.

Mr. Donegan: Yes. Mr. Nowlan, at the end I have, as appendix 1, proposed amendments. Our problems could be met by deleting the word "vessel" from the section or by giving us a specific exclusion. I have proposed both.

Mr. Nowlan: I think you have done a good job in your brief.

[Translation]

M. Donegan: Une autre caractéristique de l'aviron est que le matériel coûte très cher et que les clubs, afin de protéger leur investissement, ont leurs propres programmes de formation des membres quant au bon usage des embarcations.

Par ailleurs, un skiff est toujours accompagné sur l'eau par un bateau à moteur aux fins d'entraînement et de sauvetage, ou bien il y en a un à proximité sur la rive prêt à intervenir à tout moment. Les skiffs sont insubmersibles. Ils sont construits en bois ou en plastique alvéolaire et sont généralement dotés de compartiments étanches. En cas de difficulté il est donc toujours possible de regagner la rive, qui est toujours proche, ou bien d'être secouru par un bateau à moteur.

Notre principale préoccupation à l'égard du projet de loi C-75 sont les frais éventuels qui pourraient en découler et les répercussions de ces frais sur notre sport. Nous estimons que le projet de loi C-75 ne tient pas compte des caractéristiques particulières des skiffs. Nous jugeons que les articles 4 et 10 particulièrement ont une portée trop générale.

Si vous vous reportez à la page 5 de notre mémoire, vous constaterez que nous soulevons la question de savoir si l'article 4, en particulier, s'appliquerait aussi au sport de l'aviron. Le libellé de l'article 4 dit que les droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment. À l'heure actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada définit un navire essentiellement comme un bâtiment non mu par des rames. Toutefois, la définition du terme bâtiment est beaucoup plus large et comprend tout navire ou bateau ou toute autre sorte de bâtiments servant, ou destinés à servir, à la navigation.

L'on peut raisonnablement interpréter la définition du terme bâtiment comme incluant une catégorie comprenant les navires et toute autre sorte d'embarcations. J'ai joint à mon mémoire la décision d'un tribunal britannique qui dit essentiellement que les canots de course ne sont pas des bâtiments. Je ne sais pas si cette décision peut être invoquée au Canada mais nous soutenons qu'il appartient au Parlement d'éliminer toute ambiguïté avant l'adoption de la loi pour que nous n'ayons pas à engager de coûteuses poursuites devant les tribunaux.

M. Nowlan: Je ne pouvais pas croire ce que je lisais dans le mémoire. Je l'ai lu en même temps que le témoin et j'estime qu'il a tout à fait raison. Je crois sérieusement que si l'on interprétait très librement la nouvelle définition, sans faire preuve de jugement, vous pourriez être pris dans les mailles du filet. Ainsi, pour éliminer toute ambiguïté, vous voudriez que le projet de loi soit amendé de façon à exclure expressément les bâtiments qui sont mus par des rames ou quelque chose y ressemblant.

M. Donegan: Oui. Monsieur Nowlan, j'ai proposé des amendements à l'annexe 1 du mémoire. Nos problèmes pourraient être réglés si l'on supprimait le terme «bâtiment» de l'article du projet de loi ou si l'on prévoyait une exception bien précise. J'ai proposé les deux.

M. Nowlan: J'estime que c'est un excellent mémoire.

[Texte]

Mr. Donegan: Thank you, sir. Presuming that clause 4 does apply to vessels, we do not think we should pay a user fee, simply because we do not use the services. Other groups that have been before this committee have been arguing against clause 4, but I really . . . I do not know if you have heard from anyone who has actually said they do not benefit from the services. We do not use the weather service. Navigational aids and markers generally are not on the waterways we use; and where they are, we generally do not use them because our craft draw very little water. We are usually left on our own to mark any obstructions in our waterways with Javex bottles and the like. Also, search and rescue capabilities are not utilized by us. We have our own boats for rescue purposes close by at clubs, and our shells do not venture out into open water where they could be lost and where a large search would have to be conducted.

I should like now to turn to clause 10. Currently the certification of masters and seamen regime of the Canada Shipping Act extends only to those serving on ships, and then there are a number of exemptions given. It does not capture us. However, in clause 10 there is a new definition of ship which pertains in particular to that section, and it applies to and defines a ship as "a description of vessel, boat, or craft". In our opinion, this definition could include rowing.

It is our position that certification requirements and accompanying fees should not be imposed upon the rowing community for these reasons. Primarily, rowing clubs educate their own members on the use of rowing shells. Economic necessity forces us to self-regulate in this area. We have to protect our investment and very costly craft.

It would be virtually impossible to enforce a certification law in Canadian rowing. There are so many clubs scattered across Canada and so many people going out in boats that the cost would be absolutely phenomenal, and it would be a law which would most likely be flouted.

• 1710

Certification presents some other unique problems. I do not know how one would draft a certification requirement for an "eight", I do not know how many certified people you would want in an "eight" and if you want everyone in an "eight" to be certified, then there is going to be a significant cost disincentive to participating in the sport, because people are going to have to go out and take exams and pay money before they can come down and row.

We see the rationale behind certification as being protection of public safety and public and private property. As our shells

[Traduction]

M. Donegan: Merci, monsieur. En supposant que l'article 4 du projet de loi s'applique effectivement à tous les bâtiments, nous croyons néanmoins que nous ne devrions pas avoir à payer de frais d'usagers tout simplement parce que nous n'utilisons pas ces services. D'autres groupes de témoins se sont prononcés contre l'article 4, mais réellement . . . je ne crois pas que quiconque ait dit, avant nous, ne pas utiliser les services. Nous n'utilisons pas les services météorologiques. Il n'y a généralement pas d'aides à la navigation et de bouées sur les cours d'eau que nous utilisons; et quand il y a de tels aides, nous ne nous en servons pas en général parce que nos embarcations ont un très faible tirant d'eau. Nous devons habituellement baliser nous-mêmes les obstructions qui se trouvent sur les cours d'eau que nous utilisons avec des bouteilles d'eau de Javel ou autre chose du genre. En outre, nous n'utilisons pas les services de recherche et de sauvetage. Nous avons nos propres bateaux de sauvetage près des clubs d'aviron et nos canots de course ne s'aventurent pas au large où ils pourraient se perdre et nous obliger à entreprendre de vastes opérations de recherche.

J'aimerais maintenant passer à l'article 10. À l'heure actuelle, les dispositions de la Loi sur la Marine marchande du Canada touchant les certificats et brevets des capitaines et marins ne s'appliquent qu'aux équipages de navires et même là, certaines exceptions sont énumérées. Nous ne sommes pas touchés par ces dispositions. Toutefois, l'article 10 du projet de loi contient une nouvelle définition du terme navire puisque l'on y dit: «sont assimilés à un navire les bâtiments, bateaux ou embarcations de toutes sortes». À notre avis, cette définition pourrait inclure l'aviron.

Pour ces raisons, nous soutenons que les amateurs d'aviron ne doivent pas être assujettis aux exigences en matière d'obtention de certificats ni aux frais afférents. En fait, les clubs d'aviron enseignent eux-mêmes à leurs membres l'utilisation des canots de course. Les contraintes d'ordre économique nous obligent à nous réglementer nous-mêmes. Nous devons protéger notre investissement et nos embarcations très coûteuses.

Il serait quasiment impossible de faire respecter l'obligation législative de détention d'un certificat pour pratiquer l'aviron au Canada. Il y a un si grand nombre de clubs éparpillés partout dans le pays et de personnes qui font de l'aviron que le coût sera absolument phénoménal, que c'est une loi qui serait vraisemblablement bafouée.

La délivrance d'un certificat présente un certain nombre de problèmes tout à fait uniques. Je ne sais pas comment l'on établirait les exigences pour ce qui est des skiff à huit personnes. J'ignore aussi combien il devrait y avoir de titulaires de certificat à bord d'un skiff. Et si vous décidez que tous les rameurs à bord d'un skiff doivent être titulaires de certificats, alors les coûts qui en découleront vont décourager les gens de s'adonner à ce sport. En effet, si vous obligez les gens à se présenter à des examens et à verser des droits avant même de toucher l'aviron, cela va créer des problèmes.

D'après nous, l'émission des certificats doit avoir pour objet de protéger la sécurité du public et la propriété publique et

[Text]

are only used in restricted areas, they do not achieve great speeds and they do not weigh a lot. They are not capable of causing damage to the extent that, say, a large 30-foot pleasure yacht or a large sailing yacht is.

Mr. Nowlan: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Donegan: Well, it did cause damage, but it was the sort of damage that you can fix with some epoxy and a few bits of wood down at the clubhouse.

Therefore, in conclusion it is our submission that the clauses which I have referred to in Bill C-75 represent a significant expansion of, say, the kind of vessel which is included under the Canadian shipping regulation. We feel this expansion marks a significant derogation from the public safety rationale of a certification program and also from the user fee rationale behind clause 4.

We propose some amendments which will meet our problems, and we would like to thank you for listening to these submissions. I would be prepared to entertain your questions, if you have any.

The Acting Chairman (Mr. McKinnon): Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I very much appreciate having the Canadian Amateur Rowing Association in front of us today. I suspect in most respects they are speaking as well for sport canoeing, white water racing; not that I am imbuing you with that responsibility or indeed any obligation, but I do know they have expressed similar concerns and cares.

I guess to reassure rowers what I am saying is simply this: the background with respect to those items which you have raised as being of some concern to you flows rather pragmatically out of the reality of opportunities to amend the Canada Shipping Act. It comes very rarely in the history of Parliament.

The Minister and the government felt it might be easier to accommodate the very concerns you have if in fact the enabling authority to make reasoned decisions is already in place. Under the existing act, it is not there. This would then lend authoritatively the capacity to make that type of reasoned argument possible.

There is no intention of requiring you to have a 350-tonne or a home trade coasting licence, OM-1 or OM-2, or a watchkeeping certificate to involve yourself in competitive rowing. The same is true with canoeing. The same is true with competitive canoeing, leisure canoeing, and leisure rowing as well as competitive rowing.

[Translation]

privée. Or, nos skiffs ne sont utilisés que dans des zones très limitées. Par ailleurs, ils n'atteignent pas des vitesses très élevées et ils ne pèsent pas très lourd. Ils ne pourraient donc pas causer autant de dommages qu'un yacht de plaisance de 30 pieds, par exemple, ou qu'un grand voilier.

M. Nowlan: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Donegan: Il arrive que c'est ce qui cause des dommages, mais en général cela s'arrange avec un petit peu de colle et quelques bouts de bois; les réparations peuvent en général se faire sur place.

En conclusion, donc, nous sommes d'avis que les articles du projet de loi C-75 dont j'ai fait état élargissent l'application des règlements canadiens en matière de navigation, en les imposant à des catégories supplémentaires d'embarcation. Cela constitue un écart important par rapport à la raison d'être traditionnelle du programme de délivrance de certificats, dont l'objet premier est de garantir la sécurité du public, et par rapport au principe des frais d'usagers sur lequel s'appuie l'article 4.

Nous proposons un certain nombre d'amendements qui régleraient les problèmes que nous avons évoqués. En conclusion, nous aimerions vous remercier de nous avoir écouté. Nous sommes prêts à répondre à vos questions, si vous en avez.

Le président suppléant (M. McKinnon): Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis très heureux d'accueillir parmi nous aujourd'hui un représentant de l'Association canadienne d'aviron amateur. J'imagine que sur bien des plans vous pourriez être également le porte-parole des amateurs de canotage et des courses de descente de rapides. Non pas que je veuille vous imputer une quelconque responsabilité ou obligation à ce niveau, mais je sais que leurs représentants ont évoqué les mêmes préoccupations et les mêmes problèmes que vous.

J'aimerais rassurer un peu les amateurs d'aviron. Tout ce que j'aimerais dire, c'est ceci: les questions qui vous préoccupent et que vous avez soulevées remontent à une réalité assez pragmatique, celle de la possibilité de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Cela n'est arrivé que très rarement dans l'histoire du Parlement.

Le ministre et le gouvernement ont pensé qu'il serait plus facile de tenir compte de vos préoccupations si le pouvoir habilitant nécessaire pour prendre des décisions était déjà en place. En vertu de la loi existante, ce pouvoir n'est pas là. Or, une fois ce pouvoir bien défini, il serait justement possible de prendre des décisions raisonnées.

Il n'est aucunement question d'exiger des amateurs de l'aviron de compétition qu'ils détiennent une licence pour un bateau de 350 tonnes ou une licence de navire de capotage ou encore une licence de type OM-1 ou OM-2 ou un certificat de mécanicien de quart. Et la même chose est vraie pour le canotage. La situation est donc la même pour le canotage compétitif, le canotage de loisir, l'aviron de compétition et l'aviron de loisir.

[Texte]

Talking as well about windsurfing, there is no intention to require the levels of certification; I might just add, in addition to the difficulty in bringing legislation through a lengthy process that there is also the . . . It is not just rowing and canoeing. It is windsurfing. It is all those small craft. It is the individual who goes out to a pond in the woods to fish trout in the spring or bass in the summertime, or pickeral or whatever. It works both ways: it is rather to allow the Minister the capacity in fact to act reasonably. After all, law is the process of reason and the application of regulation applied under reasonable circumstances.

• 1715

I am certain if the Minister were here he would say to you that in connection with your concerns he would very clearly ask the Canadian Amateur Rowing Association and indeed the other amateur aquatic sport people to participate actively in the consultative process. He has clearly indicated that he has no intention of proceeding until such time as this consultative process has fully taken place. The argument that while we may trust or we may believe one government, what is to protect against a subsequent government taking advantage, to our disadvantage, of the enabling legislation . . . I think I would repeat that law is a process of reason and it is applied reasonably by reasonable people.

To that end, in a very short comment, I do not think rowers or paddlers or windsurfers have anything to fear in cost recovery. It may be that after the consultative process there will be an agreement on the part of every pleasure craft in Canada, or a willingness to pay a \$1 or \$2 or, who knows, \$3 licensing fee for that particular piece of equipment, be it a shell, a signal, the "four" and "eight" K-4, C-4, or K-1 or K-2 or K-4; whatever. I think it is the process of reasonableness. It is in the final analysis to try to avoid the necessity in any instance of having to come back to the legislative process to amend the proposed act because we overlooked something that was of importance. It is such a lengthy and costly process that it is better—and I think it is in our traditions—that we trust the reasonableness of people to deal reasonably with the law.

But I am glad you came. I am sorry you did not include Lake Penoke and the Micmac Amateur Aquatic Club, the North Star Rowing Club and a whole lot of other delightful things that take place all on one of the world's great, great waterways, Lake Penoke and Dartmouth.

Mr. Nowlan: Mr. Donegan, I am glad you came forward with the brief. I could not believe you really were appearing here. Mr. Forrestall knows much more about this bill and does say the correct law being reasonable. But I can tell you this. As far as I am concerned, if you are involved somehow by the expansion of definitions so that there are user fees or certification things for things propelled by oars, then that law is the other cliché: the law is an ass. As far as I am concerned, I would hope that with the reason the Minister and his officials have, hopefully your concerns, you having brought them to us,

[Traduction]

Et il en est de même pour la planche à voile. Il n'est nullement question d'exiger des véliplanhistes qu'ils obtiennent des brevets ou des certificats. J'ajouterais, qu'en plus des problèmes que suppose le processus fort long d'adoption d'un projet de loi, il y a également . . . Il n'y a pas que le skiff et le canot, il y a aussi la planche à voile et toutes autres petites embarcations. Il peut s'agir de la personne qui va sur un étang dans les bois pour pêcher la truite au printemps ou la perche l'été ou encore le brochet. Cela va dans les deux sens: on veut surtout permettre au Ministre de pouvoir agir de façon raisonnable. Après tout, la loi est un processus raisonnable et comporte des règlements dont l'application doit se faire dans les limites de la raison.

Je suis sûr que le Ministre, s'il était ici, vous dirait pour apaiser vos inquiétudes qu'il va sûrement demander à l'Association canadienne d'aviron amateur et à d'autres associations soucieuses du sport aquatique amateur de participer activement au processus de consultation. Il a affirmé qu'il n'a absolument pas l'intention de pousser les choses plus loin tant que le processus de consultation ne sera pas terminé. On dit souvent que si l'on fait confiance à un gouvernement, rien n'empêche celui qui lui succède de profiter de la loi habilitante pour causer des préjudices . . . Je le répète, le droit est un processus raisonnable et il est appliqué de façon raisonnable par des gens raisonnables.

A cette fin, et pour résumer, je ne pense pas que ceux qui pratiquent l'aviron, la pagaie ou la planche à voile aient quoi que ce soit à craindre du processus de recouvrement des coûts. Il se peut qu'une fois, le processus de consultation terminé, il y ait une entente pour que tous les propriétaires d'embarcations de plaisance au Canada acceptent de verser 1 ou 2\$, voire 3\$, en droits pour chaque skiff ou scull, chaque «quatre» ou «huit» dit K-4, C-4 ou K-1, K-2 ou K-4. Je pense que nous avons affaire ici à un processus raisonnable. Il s'agit en dernière analyse d'éviter la nécessité dans certains cas d'avoir à revenir sur le processus législatif pour le modifier parce qu'on aurait oublié une chose importante. Le processus législatif est long et coûteux et il vaut mieux, suivant notre bonne habitude, faire confiance aux gens et espérer qu'ils aborderont le droit de façon raisonnable.

Je suis ravi que vous soyez venu. Je suis désolé de ne pas voir les représentants du Club aquatique amateur MicMac et du lac Penoke, du Club d'aviron *North Star* et toute une gamme d'autres clubs fort intéressants qui sont actifs sur une des plus grandes voies d'eau du monde, le lac Penoke et Dartmouth.

M. Nowlan: Monsieur Donegan, je suis ravi que vous nous ayez présenté votre mémoire. Je n'en croyais pas mes oreilles quand j'ai entendu dire que vous alliez venir. M. Forrestall connaît beaucoup mieux ce projet de loi que moi et il trouve que ces dispositions sont raisonnables. Voici ce que je vais vous dire. Si l'élargissement de ces définitions vous touchent, si on vous impose des droits d'utilisateurs ou pour les brevets et certificats, pour les embarcations qui se déplacent au moyen de pagaie, la loi à ce moment-là cafouille complètement. En ce qui me concerne, j'espère que, faisant preuve d'un bon

[Text]

are not going to be anywhere close to being involved, because I cannot see us getting involved in things propelled by oars in the amendments to the Canada Shipping Act. But I must say I wish you had not put that one case in there which shows that things propelled by oars can cause damage. Therefore, I think you really do hurt your case. But it was an interesting brief.

• 1720

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Donegan, I listened carefully to my colleague when he said that laws are a product of reason, and I think we could start another debate right there. But I appreciate your brief. I had a few concerns about where the light craft we use on the west coast with nine-horsepower outboard motors to fish salmon in fast-running salt water might be caught up in your definition if you stick too rigidly to oars only. I believe we have spent a lot of money on the west coast looking for fishermen who generally come from Saskatchewan or somewhere, do not realize what the water is like and go out fishing in small boats.

But thank you very much for drawing this acute problem to our attention. I am sure from the reception you have received that the results might well be seen in the finished bill after the clause-by-clause deliberations, when amendments are in order. Thank you.

Mr. Donegan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The next meeting is in this room at 3.30 p.m. tomorrow. The meeting is adjourned.

[Translation]

jugement, le Ministre et ses fonctionnaires comprendront les inquiétudes que vous nous avez expliquées et veilleront à ce que vous ne soyez absolument pas touchés, car je ne vois pas comment nous pourrions avoir la véllété de toucher aux embarcations à pagaie dans ces modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada. Je dois ajouter que j'aurais préféré que vous ne signaliez pas le cas où certaines embarcations munies d'avirons peuvent causer des dégâts. Ce faisant, vous plaidez mal votre cause. Votre mémoire était toutefois intéressant.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Donegan, j'ai bien écouté mon collègue quand il a dit que les lois sont le produit de la raison, affirmation qui, selon moi, pourrait lancer un tout autre débat. Je n'en apprécie pas moins votre mémoire. Je me demandais si l'embarcation légère munie d'un moteur hors-bord de neuf chevaux vapeur, employée sur la côte Ouest pour pêcher le saumon en eau houleuse salée, échapperait ou non à votre définition, si vous tenez mordicus à ce que ce soit uniquement les bateaux munis d'avirons. Nous avons dépensé beaucoup sur la côte Ouest pour attirer, de la Saskatchewan ou d'ailleurs, des pêcheurs qui, inconscients du danger, s'aventurent dans de petites embarcations.

Je vous remercie d'avoir signalé ce problème épineux à notre attention. Je suis sûr, d'après l'accueil qu'on vous a fait ici, que vous obtiendrez certainement des résultats que vous constatarez dans la version définitive du projet de loi une fois que l'étude article par article, suivie de l'adoption des amendements, sera terminée. Merci.

M. Donegan: Merci, monsieur le président.

Le président: La prochaine réunion aura lieu dans la même salle demain à 15h30. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Institute of Resources Law:

Christian G. Yoder, Research Associate.

From the Canadian Shippers' Council:

C.H.J. Hibbeln, Immediate Past President;

D.J. Wallace, Member;

R.R. Baird, Member;

J.D. Moore, Secretary.

From the Canadian Amateur Rowing Association:

William Donegan, Member.

De la Canadian Institute of Resources Law:

Christian G. Yoder, attaché de recherche.

Du Canadian Shippers' Council:

C.H.J. Hibbeln, président sortant;

D.J. Wallace, membre;

R.R. Baird, membre;

J.D. Moore, secrétaire.

De l'Association canadienne d'aviron amateur:

William Donegan, membre.

3
C/7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Wednesday, February 12, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mercredi 12 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 12, 1986

(9)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:44 o'clock p.m. this day, Tony Roman, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Mike Forrestall, Jim Fulton and Fernand Robichaud.

Other Member present: Bill Blaikie.

Witnesses: From the Inuit Tapirisat of Canada: Nancy Doubleday. *From the Baffin Region Inuit Association:* John Pattimore.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, October 22, 1985, Issue No. 1)

Tony Roman announced his appointment as Chairman, in accordance with Standing Order 70.

The witness from the Inuit Tapirisat of Canada made a statement and answered questions.

The witness from the Baffin Region Inuit Association made a statement and answered questions.

At 5:24 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 FÉVRIER 1986

(9)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 15 h 44, sous la présidence de Tony Roman.

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Mike Forrestall, Jim Fulton, Fernand Robichaud.

Autre député présent: Bill Blaikie.

Témoins: Des Inuit Tapirisat du Canada: Nancy Doubleday. *De la Baffin Region Inuit Association:* John Pattimore.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (Voir *Procès-verbaux et témoignages* du 22 octobre 1985, fascicule n° 1)

Tony Roman annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément à l'article 70 du Règlement.

Le témoin des *Inuit Tapirisat du Canada* fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de la *Baffin Region Inuit Association* fait une déclaration et répond aux questions.

A 17 h 24, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, February 12, 1986

• 1542

The Chairman: The quorum is present, so I would like to proceed with consideration of Bill C-75. Mr. Blackburn is unavailable today, and the Speaker has appointed me as the presiding chairman.

I understand our first witness is the Inuit Tapirisat of Canada, Ms Nancy Doubleday. Would you come to the front, please? I think you have an opening statement of some five to six minutes, then there will probably be questions from members of the committee. Please proceed.

• 1545

Ms Nancy Doubleday (Legal Counsel and Environmental Co-ordinator, Inuit Tapirisat of Canada): Thank you. I would like to extend to all of you the good wishes of our President, Rhoda Innusuk. We regret that she is unable to attend this session of your committee. Unfortunately, she is travelling to the arctic today to deal with a related issue for us, the question of the exiles in Grise Fiord, and is unavailable. However, I have some remarks I wish to make on behalf of the Tapirisat and the board.

To begin, this piece of legislation is extremely difficult for the people of the north to comprehend. Even those who have the benefit of legal expertise find it convoluted and particularly unclear regarding the interests that affect people of the communities.

That concern about the way in which the legislation itself was presented and drafted carries on into specific aspects of the intent of the legislation to deal with remedies for these people, and when we begin to look at how in fact justice is going to function and be delivered we find that there is a process that is very cumbersome. The access of people on Broughton Island or Clyde River to the Admiralty Court is certainly not an easy access. We are dealing with people who are going to be affected who, frankly, are out on the ice floes trying to make a living and are not, like ourselves, particularly skilled at making a living or protecting their living by shuffling the papers that we all have to deal with in our daily lives. This process of delivering justice, should something go wrong, is a concern that is mirrored by the structure of the legislation itself. It is extremely difficult for people to understand what this is going to do for them, for the things about which they are concerned.

We would like to address the larger question of how one sees the future of the Arctic, and we would like to say that in 1969, when the debates about the *Manhattan* were going on, it was

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 12 février 1986

Le président: Puisque nous avons un quorum nous pouvons passer à l'étude du projet de loi C-75. M. Blackburn n'étant pas disponible aujourd'hui l'orateur m'a nommé président de séance.

Si je ne me trompe, nous recevons tout d'abord M^{lle} Nancy Doubleday, déléguée du Inuit Tapirisat du Canada. Voulez-vous vous avancer, s'il vous plaît? Si je ne me trompe, vous avez une déclaration liminaire de quelque cinq à six minutes à faire, suite à quoi nous passerons sans doute aux questions des membres du Comité. Je vous en prie.

Mme Nancy Doubleday (conseillère juridique et coordinatrice pour l'environnement, Inuit Tapirisat du Canada): Merci. Je commencerai par vous transmettre les meilleurs vœux de notre présidente, Rhoda Innusuk. Nous regrettons qu'elle n'ait pas pu se joindre à nous pour cette réunion de votre Comité. En effet, elle est malheureusement obligée de se rendre dans l'Arctique aujourd'hui pour y discuter d'une question qui nous intéresse également, à savoir celle des populations de Grise Fiord, et voilà pourquoi elle n'est pas avec nous. J'aurais quand même un certain nombre de réflexions à vous transmettre de la part du Tapirisat et de notre conseil d'administration.

Je commencerai en disant que ce projet de loi présente un certain nombre de difficultés extrêmes de compréhension pour les habitants du nord du Canada. Même ceux qui ont des connaissances dans le domaine juridique trouvent que c'est un texte compliqué, et qui dit notamment très peu de choses sur ce qui intéresse au premier chef la population de nos communautés.

Cela est vrai notamment de la façon dont sont rédigées les dispositions du projet de loi concernant l'indemnisation des populations; il semble bien que la justice ne sera rendue qu'aux termes de procédures extrêmement compliquées. On peut par ailleurs d'ores et déjà dire que les habitants de Broughton Island ou de Clyde River n'ont certainement pas facilement accès à la cour de l'Amirauté. Bien souvent d'ailleurs ces populations se trouvent sur des morceaux de banquise pour y chercher leur moyen de subsistance, et on peut dire qu'elles ne sont pas familiarisées comme nous pouvons l'être avec toute cette paperasserie dont nous avons l'habitude. En cas d'incident, pourtant—et c'est également le souci du législateur—la justice sera saisie. Le projet de loi n'est néanmoins pas clair du tout sur la façon dont les intérêts des populations en question seront défendus.

Abordons si vous le voulez bien la question beaucoup plus large de l'avenir de l'Arctique, en rappelant qu'en 1969, à l'époque de l'affaire du «Manhattan», le gouvernement du jour

[Texte]

clear from the legislative response of the government of the day, meaning the Arctic Waters Pollution Prevention Act, that the intent was to maintain the environment, that that was a priority, and in the preamble to that legislation the concerns of Inuit are clearly stated and that is the intent, supposedly, of that legislation.

From the point of view of Inuit, what we see before us today in the case of Bill C-75 is a very different piece of legislation. The intent in this piece of legislation is to extend to the north a regime which has been considered to be viable in the south. The north is, as is often said, quite different. The most significant difference in the case of the north is the lifestyle of the people and the rights of the people. We are dealing with indigenous people, the Inuit, who have unextinguished aboriginal rights onshore and offshore. They are known as Sikumiut, the people of the sea ice. They do not distinguish their activities on what we would call water under our legal regimes. To them it is a world very much like the land world. It is a place that is solid or traversable nine months of the year.

From their point of view, they are not interested in assumptions that there will be shipping. They are interested in the resolution of these fundamental issues of human rights. The legislation before us presumes there will be shipping and it is a question of simply controlling and regulating that shipping, and I would say that a lot of the regulatory proceedings are to be at the discretion particularly of the Governor-in-Council and that it is not defined in the legislation itself.

The Inuit would much prefer to see something that sets out the environmental protection priority, the recognition of Inuit rights and lifestyle as a priority, and that then provides ways of controlling shipping so those priorities are protected. We are thinking about regimes where you identify areas that are very sensitive and through which routing has to be controlled. We are also thinking of having people who have the capacity to direct shipping so the impacts on wildlife and on the environment are minimal.

I will give you one example of why we are concerned about this. It goes back to the passage of *MV Arctic* this summer. As people here may know, an Inuit gentleman from Pond Inlet, Sam Omik, was on that boat under contract to the Department of Indian Affairs. He was instructed that if he had any comments to make, he was to write them down in his log, which would then be turned over to the department, by the terms of the contract; that he should not walk around making remarks to the crew.

• 1550

What he observed, and what he has personally conveyed to me—and I speak from direct contact with him—is that he observed the ship passing through ice flows when there was open water immediately adjacent to the ice flow, for no good reason, when there were animals present on the ice, specifically

[Traduction]

avait très clairement pris position en adoptant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, dont l'objectif prioritaire était la préservation de l'environnement, et dont le préambule stipulait très clairement l'intention de prendre en compte les intérêts de la population inuit; voilà donc quelle était en principe la portée de cette loi.

Le projet de loi C-75 qui nous est soumis aujourd'hui est du point de vue des intérêts inuit quelque chose de complètement différent. C'est un texte qui a pour objectif d'étendre au Nord des dispositions qui valent en fait pour le Sud. Or, on l'a souvent répété, la situation du Nord est tout à fait particulière. Cette particularité tient tout d'abord au style de vie de la population et aux droits qui s'y rattachent. Il s'agit d'une population indigène, les Inuit, qui jouit de droits ancestraux inaliénables sur terre et sur mer. Cette population est souvent connue sous le nom de Sikumiut, c'est-à-dire le peuple de la banquise. Il s'agit effectivement d'un peuple qui ne reconnaît pas de statut particulier à ce que notre droit appellera le domaine maritime, étant donné qu'il s'agit pour lui d'espaces qu'il est possible de traverser à pied pendant neuf mois de l'année, et qui de ce fait ne sont pas très différents de la terre ferme.

Il importe assez peu pour cette population que l'on parle ici de navigation. Ce qui l'intéresse avant tout c'est la défense de ses droits fondamentaux. Dans le texte de loi qui nous est présenté il est effectivement question de navigation, et d'une réglementation qui sera en fait sous la responsabilité particulière du gouverneur en conseil, sans que la loi ait au préalable défini de cadre précis à l'intérieur duquel ces pouvoirs s'exerceront.

Ce que les Inuit voudraient, c'est que l'on accorde très clairement la priorité à la protection de l'environnement, du style de vie et des droits inuit, et que la réglementation de la navigation se fasse ensuite en fonction de ces priorités. Nous pensons notamment à la délimitation de zones sensibles, où les routes empruntées par la navigation seraient étroitement surveillées. On aurait, pour ce faire, recours aux services de personnes qui pourraient aider au pilotage des bateaux de telle façon que les répercussions sur la faune et l'environnement restent aussi minimales que possible.

Je vais vous donner un exemple qui vous fera comprendre nos inquiétudes. Cela remonte au passage du *MV Arctic*, l'été dernier. Comme certains le savent, un Inuit de Pond Inlet, M. Sam Omik, qui a signé un contrat avec le ministère des Affaires indiennes, était à bord. Ce monsieur avait donc été prié, au cas où il aurait des observations à faire, de bien vouloir les consigner dans un livre de bord qui serait ensuite, conformément au contrat signé, transmis au ministère lui-même; on lui avait donc demandé de ne pas faire d'observations aux membres de l'équipage.

J'ai donc eu des conversations avec ce monsieur, qui m'a rapporté ce qu'il avait pu observer; et notamment que le bateau s'entêtait à traverser des bancs de glace, sans aucune raison, alors qu'il aurait très bien pu emprunter un chenal qui se trouvait directement à proximité de ce morceau de banquise,

[Text]

seals, and in another instance a polar bear with cubs, and that the response of the officials under whose authority this voyage was taking place was, oh, this is no problem at all, look at how fast that bear can move; which from the point of view of the Inuit, who depend on these animals and who do not lightly take the life of an animal and do not lightly interfere with the life of an animal, is not an acceptable way to behave. If you have the choice of destroying the habitat—and I mean habitat when I say that; the sea ice is a habitat for these animals; seals in particular den in this habitat... if this is the way that important habitat is to be treated by these vessels, then the Inuit feel they should have the right to be on those vessels and to give direction to those vessels as to where they should pass: meaning in this instance they should use the open water and not go through the ice.

That is just one example of the kind of concern I have been asked to bring to you today.

I think I am exhausting the time allowed for me, and I would ask the committee to raise the questions, because I know you are hearing many different voices speaking on this issue. We have concerns about compensation. We have concerns about particularly the charging back for services rendered. We have concerns about the capacity of the Coast Guard to respond to emergencies. I am happy to discuss those in detail. But I think I should stop and ask the committee for questions to direct the discussion.

Mr. Fulton: I am sorry you do not have more time, Nancy. I think you are probably far more knowledgeable than anyone on this committee about the concerns of the Inuit people in the Arctic in relation not only to the *M.V. Arctic* but about what clearly is the intention of at least part of this document, which is to set up an administrative and regulatory regime for the movement of a variety of vessels through arctic waters.

What I would like your first comments on is zones of sensitivity. Since 1969, and in fact before 1969, a great deal of scientific research has been done, a great deal of it by the Government of Canada, a great deal of it by the Inuit, and a great deal of it through a variety of financial measures provided in part by the government and in part by oil companies, who have done studies of possible zones of access and egress to areas of potential development, particularly here in relation to hydrocarbons; gas and oil. This committee has not yet had the opportunity to hear from the private sector or the government scientists or private individuals on a proper way of setting up zones in the Arctic.

I want to make it clear in my remarks that I agree with you that before this kind of an administrative and regulatory regime is brought into play it is quite clear that the rights of Canada's first citizens should be resolved in terms of a comprehensive claims settlement. In fact, the remarks of the Minister of External Affairs, Mr. Clark, in September made that very clear, in his statement to Canada and his statement

[Translation]

sur lequel il y avait par ailleurs des animaux, et notamment des phoques, ou même un ours polaire avec ses petits. Lorsqu'il en faisait la remarque aux responsables de cette sortie, ceux-ci prétendaient que cela ne faisait aucun problème, et que l'ours était d'ailleurs capable—comme on pouvait le constater—de courir et avait tout le temps de s'en aller. Du point de vue des Inuit, dont la subsistance dépend de cette faune, avec laquelle ils agissent avec la plus grande prudence, ce genre de comportement est tout à fait inacceptable. Il n'est pas tolérable que l'on détruise, comme cela, l'habitat... il s'agit bien ici de l'habitat de ces animaux, ces fragments de banquise étant effectivement là où vivent les phoques, etc... Et si l'on détruit ainsi à la légère l'habitat de cette faune, les Inuit estiment avoir le droit d'être appelés à bord de ces vaisseaux pour leur donner des instructions, et dans ce cas précis leur conseiller d'emprunter un chenal déjà ouvert plutôt que de briser la glace.

Cela n'est d'ailleurs qu'un exemple parmi d'autres, dont je me sers pour illustrer mon propos.

Je pense avoir épuisé le temps qui m'a été alloué. Vous obtenez sans doute sur cette question des avis très divers, voilà pourquoi j'en resterai là en attendant les questions des membres du Comité. J'ajouterais que nous sommes très préoccupés par la question des indemnités, mais également par la façon dont les services rendus par l'administration seront facturés, et doutons par ailleurs que la Garde côtière soit à même de répondre aux situations d'urgence. Je serai heureuse de répondre à toutes vos questions là-dessus. Mais je vais en rester là, en attendant les questions du Comité.

M. Fulton: Il est désolant que vous n'ayez pas plus de temps à votre disposition, Nancy. Vous connaissez sans doute mieux que quiconque ici au Comité les problèmes que rencontre la population inuit dans l'Arctique lorsque des bateaux comme le *MV Arctic* y passent. Mais vous savez également quelles appréhensions sont celles de cette population, à l'idée que ce texte de loi permettra de mettre en place un régime administratif et réglementaire dont dépendra le mouvement de bien d'autres bateaux dans ces mêmes eaux arctiques.

Je voudrais d'abord aborder cette question de la délimitation de zones sensibles. Depuis 1969, et même avant cette date, beaucoup de recherches ont été faites dans ce domaine, avec la participation très active de l'État canadien, de la population inuit, mais également de certaines compagnies pétrolières, afin que soient délimitées certaines voies d'accès, là où l'on voulait mettre certaines ressources en valeur, et notamment les ressources gazières et pétrolières. Malheureusement le Comité n'a pas encore eu l'occasion de pouvoir en discuter avec ces chercheurs du secteur privé ou public.

Je voudrais dire tout de suite, afin que ce soit bien clair, que j'approuve votre position là-dessus, et qu'avant de décider de la réglementation qui découlera de la loi, il convient de régler globalement le problème des revendications et des droits des premiers citoyens du Canada. À ce propos, il est intéressant de rappeler que le ministre des Affaires extérieures lui-même, M. Clark, au mois de septembre, dans ses déclarations à l'inten-

[Texte]

particularly directed to the United States that Canada's sovereignty in the Arctic was based on the backs of the Inuit; that their presence there since time immemorial was what gave Canada sovereignty. It is a peculiar situation. You have one senior Minister of the Crown making that statement for sovereign reasons, and then a real lack of motion by the rest of the government itself to resolve comprehensive claims first, which should be a prerequisite to any kind of serious routing considerations in the North.

Having said that, though, I would like to hear . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, the licence of members who have every right to be here is understood, quite clearly; quite clearly; quite clearly. The party of the member who has just spoken has participated in approval at second reading. Presumably he has read the legislation. And I quote for the edification of members, so they can become relevant and be responsible at the same time. Among other things, may I quote this, "the proximity of animals whose well-being could be endangered by the movement of a ship" is a very fundamental part of the concern of this government on the very point that is raised.

• 1555

I am suggesting to the witness that, in fact, the log and the comments and the observations made were . . .

Mr. Fulton: That is not a point of order.

Mr. Forrestall: —well taken. They are embraced in the legislation. I really wish, Mr. Chairman, that in terms of the order of the procedure of this committee that we listen to the witness, not listen to the New Democratic Party make political hay where it is not necessary and where, in fact, it is unjustified.

The Chairman: I do not recognize the point of order. I think what happens here in the committee is that 10 minutes is allocated to individual members for questioning of a witness . . .

Mr. Forrestall: I hope his time is up.

The Chairman: —and I assume they are free to make whatever statements or accusations or question a witness in any way, shape or form. And I assume . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, my point of order is that we are dealing with a piece of legislation that has been approved by Parliament. And the distinguished member is now trying to question the principle of that piece of legislation. I would ask him very pointedly, has he bothered to read Bill C-75? I would be interested in his response to that.

[Traduction]

tion de la population canadienne mais également, et tout particulièrement, à l'intention des États-Unis, a assis la souveraineté du Canada dans l'Arctique sur cette présence immémoriale de la population inuit. Un ministre de premier rang fait donc d'un côté ce genre de déclaration, tandis que le gouvernement reste par ailleurs particulièrement insensible aux revendications de cette population, revendications qu'il conviendrait de considérer avant toute discussion portant sur la navigation dans le Nord.

Cela dit, j'aimerais maintenant savoir . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Les députés qui peuvent prendre la parole à ces audiences, doivent le faire en respectant des règles qui sont très claires, très très claires. Or, le parti du député qui vient de prendre la parole a participé au débat d'adoption de seconde lecture. Je suppose donc que l'honorable député a lu le texte du projet de loi. Et pour la gouverne des membres du Comité, dans l'intérêt d'un débat pertinent et responsable à la fois, je vais faire une citation. J'aimerais, entre autres, citer ceci: «La proximité d'animaux dont le bien-être pourrait être menacé par le passage d'un bateau». Cela vous montre à quel point le gouvernement se sent concerné au premier chef par ce dont il est précisément ici question.

Je tiens donc à rappeler au témoin qu'en fait, le livre de bord, et les observations qui y avaient été consignées, . . .

M. Fulton: Je ne vois pas qu'il y ait là matière à rappel au Règlement.

M. Forrestall: . . . ont été pris en considération. Cela se retrouve dans le texte de loi lui-même. J'aimerais donc, monsieur le président, et par égard à la façon dont nous procédons normalement à ce Comité, que nous entendions les témoins, et non pas les insinuations du Nouveau parti démocratique, surtout lorsque ça n'est ni nécessaire ni même justifié.

Le président: Je ne pense pas que votre intervention soit un rappel au Règlement. Je rappellerais que les députés ont chacun dix minutes pour interroger les témoins . . .

M. Forrestall: J'espère donc que mon collègue a déjà épuisé son temps.

Le président: . . . et je pense que chaque député est libre de faire les déclarations, de porter des accusations ou de poser les questions qui lui conviennent, selon la façon qui lui plaît. Et je suppose . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, je tiens à rappeler que nous discutons ici d'un texte de projet de loi qui a déjà été approuvé par le Parlement. Et je déplore que l'honorable député cherche à en remettre en cause le principe même. Je me ferai donc un plaisir de lui demander s'il a pris la peine de simplement lire le projet de loi C-75. J'attends sa réponse avec impatience.

[Text]

The Chairman: Mr. Forrestall, that may be a point of debate, but I do not recognize it as being a point of order.

Mr. Forrestall: I recognize the authority of the Chair, although I think . . .

The Chairman: Continue please, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. I did not think anything the member had to say had anything to do with a point of order either. The fact of the matter is I am sure I know Bill C-75 far better than he does. I am prepared to debate with him anywhere or any time on Bill C-75.

The Chairman: Let us stick to the question.

Mr. Fulton: My question is in relation to zones of sensitivity, something for various reasons which may be related to either government incompetence or irreverence toward Canada's first citizens, which is missing from the bill. Therefore, the point I would like to hear the witness expand on is whether or not there is a concern among northerners about the fact that no evidence has been taken and there is nothing in the bill whatsoever to deal with zones of sensitivity, something that has been before this Parliament for 16 years and has never been dealt with.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I refer to the point of order. I have quoted a very specific subclause of the bill.

Mr. Fulton: We are not dealing clause-by-clause. You are out of order again, Mike.

Mr. Forrestall: I am not out of order at all. I am saying that you are saying, in generality, an untruth and I ask you to withdraw that accusation.

The Chairman: Members of the committee, the witnesses have come a long way, I assume, and they want to be heard. Time allocated for them is slipping by. I do not believe we should get involved in an argument or crossfire at this time. There has been a question put and Ms Doubleday is in a position . . .

Mr. Forrestall: I might say to him he is entitled to come back here any time he wants to, even if it is from time-to-time for political purposes.

Mr. Fulton: I notice there are more NDP members here than there are Tories, Michael.

Mr. Forrestall: Are there? Are there really?

Mr. Fulton: Oh, sorry, it is a dead time.

The Chairman: Could we have some order, please? Ms Doubleday.

Ms Doubleday: To deal with the question of zones of sensitivity, I am sure that the committee is very familiar with the Lancaster Sound situation. We are aware of some of the debates in the House on this bill, and also of the references that have been made to Lancaster Sound.

[Translation]

Le président: Monsieur Forrestall, vous pourriez en faire l'objet d'une discussion, mais je ne vois pas qu'il y ait là matière à invoquer le Règlement.

M. Forrestall: Je m'en remets à l'autorité du président, bien que, à mon avis . . .

Le président: Monsieur Fulton, je vous en prie.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Je ne pense pas non plus que ce soit une raison pour effectivement invoquer le Règlement. Je suis d'ailleurs persuadé que je connais mieux les détails du projet de loi C-75 que mon honorable collègue. Je suis prêt à l'affronter sur ce terrain quand il lui plaira.

Le président: Revenons-en à nos moutons.

M. Fulton: Je voudrais donc poser une question sur la délimitation de zones sensibles, ce dont il n'est absolument pas question dans le projet de loi, pour diverses raisons sans doute, qui ont peut-être quelque chose à faire avec l'incompétence du gouvernement ou le manque de respect dont il fait preuve à l'égard des premiers citoyens du Canada. J'aimerais donc que le témoin nous dise si les habitants du Grand Nord s'inquiètent effectivement de constater qu'aucune recherche n'a été faite dans ce sens et que le projet de loi n'en porte en tout cas pas trace; c'est pourtant une question qui a été posée au Parlement au cours des 16 dernières années, et qui n'a toujours pas été réglée.

M. Forrestall: Monsieur le président, je reviens à mon rappel au Règlement. J'ai en effet cité, en réponse à cela, un paragraphe précis du projet de loi.

M. Fulton: Nous n'en sommes pas à l'étude article par article. Votre intervention est nulle et non avenue, Mike.

M. Forrestall: Pas du tout. Je prétends que vous proférez, de façon très générale, des contre-vérités, et je vous demande de retirer cette accusation.

Le président: Messieurs les membres du Comité, vous savez que nos témoins viennent de très loin, et qu'ils tiennent certainement à pouvoir être entendus. Or l'heure tourne. Je ne pense donc pas que ce soit le moment de se livrer à ce genre de dispute. Une question a été posée à M^{lle} Doubleday, qui va pouvoir . . .

M. Forrestall: Peut-être me permettez-vous de dire à mon honorable collègue qu'il est toujours le bienvenu au Comité, même si ses apparitions espacées répondent à une motivation politique.

M. Fulton: Je constate qu'il y a pourtant plus de députés du NPD que de votre parti, Michael.

M. Forrestall: Est-ce bien vrai? Où ça?

M. Fulton: Excusez-moi; temps mort.

Le président: Messieurs, un peu de discipline. Mademoiselle Doubleday.

Mme Doubleday: Revenons à cette question du zonage; je suis sûre que le Comité connaît très bien la situation telle qu'elle se présente à Lancaster Sound. Nous avons pris connaissance, quant à nous, de certains débats qui ont eu lieu à

[Texte]

If you will bear with me, perhaps I may just read some comments from people who live in Lancaster Sound. Maggie Aaloolo, who is a member of a citizens' group, the High Arctic Development Impact Zone Society, had this to say:

The Council does not want development of non-renewable resources at this time.

And they are talking about the issue of non-renewable resource development because they see that as the reason for the shipping. They understand that the ships are coming because of this development.

Even with planning, heavy controls and strict regulation, the development review committee—and this is the group of people in Pond Inlet—feels that activity associated with non-renewable resource development would grow beyond what the environment and the people could tolerate.

• 1600

The committee is in favour of option two as outlined in the green paper, and after land claims are settled, the final decisions on a national park could be worked out. This is in reference to a zone of sensitivity, a marine component of a national park in the area of Lancaster Sound. Lancaster Sound is clearly an important part of the Northwest Passage from the perspective of shipping, but equally clearly, from the perspective of Inuit it is a vital area in ecological terms.

The references made by Mr. Fulton to the work done by scientists in the employ of government and also by those in the academic sphere and those working for industry substantiate this, and I would be happy to provide materials like that for the committee at some future time. I apologize for not having brought that sort of material with me today, but I can say it does exist and we do have access to it.

That is an example of the question of a zone of sensitivity. Here we have an area that is particularly important for wildlife, yet is also particularly important for shipping. How are we ever going to prioritize or regulate the two needs, the two uses, in a way that is neither . . . ? Clearly, we want to set a priority for wildlife, but at the same time it is not an attempt to obstruct or to resist or to say there should be nothing in the north except animals. People are not being unreasonable.

The point is that they are looking at the question of zones, the question of seasons and the question of regulations in those zones as being distinct from other areas that are less sensitive. There is a need for a regime which does vary geographically.

The Chairman: Thank you very much. I believe the time allocated has expired.

Mr. Robichaud is next.

[Traduction]

la Chambre des communes sur ce projet de loi, et de ce qui y a été dit à propos de Lancaster Sound.

Si vous me le permettez, je vais vous lire quelques déclarations de personnes qui y vivent. Maggie Aaloolo, par exemple, membre d'une association de défense des intérêts des habitants de la région, la *High Arctic Development Impact Zone Society*, a déclaré:

Le conseil ne pense pas que le moment soit venu de décider la mise en valeur des ressources non renouvelables.

Si cette question de la mise en valeur des ressources naturelles est abordée, c'est qu'elle est en rapport direct avec celle de la navigation. La population comprend très bien qu'il y a rapport de cause à effet entre la présence des bateaux et l'exploitation des ressources locales.

Le *Development Review Committee*, qui est un groupe de personnes de Pond Inlet, ne pense pas que—en dépit de tout ce que l'on pourra faire en matière de planification, de contrôle et de réglementation—l'exploitation de ces ressources non renouvelables nuira nécessairement à l'environnement au-delà de ce que la population peut tolérer.

Le Comité préfère la deuxième option du Livre vert, et, après règlement des titres fonciers, il serait temps de prendre des décisions finales sur la création d'un parc national. Il y a ici une notion de zone protégée, un élément marin dans un parc national situé dans la région du détroit de Lancaster. Le détroit de Lancaster est évidemment un élément important du passage du nord-ouest du point de vue des messageries, mais également pour les Inuits, c'est une région vitale du point de vue écologique.

M. Fulton a parlé du travail des hommes de sciences du gouvernement et également des universitaires dont les travaux confirment ces données. Je me ferais un plaisir de vous fournir plus tard des documents à ce sujet. Vous m'excuserez de ne pas les avoir apportés aujourd'hui, mais ils existent et nous pouvons les obtenir.

Voilà un exemple de zone protégée. Voilà un secteur particulièrement important pour la faune, mais également particulièrement important pour la navigation. Comment faire pour trouver un équilibre entre les deux aspects, les deux types d'utilisation, d'une façon qui ne . . . ? De toute évidence, nous voulons donner la priorité à la faune mais sans pour autant résister à toute forme de développement, sans prétendre que dans le Nord il n'y a de place que pour les animaux. Les gens ne sont pas déraisonnables.

On étudie donc la question des zones, des saisons, la question de la réglementation de ces zones qu'il faut traiter différemment d'autres régions moins vulnérables. Il faut donc mettre en place un régime adapté aux réalités géographiques.

Le président: Merci beaucoup. Je crois que le temps prévu est écoulé.

Monsieur Robichaud.

[Text]

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président. Bonjour, madame.*

You mentioned just the two words "user fees". Do you have any idea how this will impact on your communities? Some people from the shipping industry were here as witnesses, and we put the question to them. It could have a devastating effect on the communities regarding the cost of goods. Would you please elaborate on that? Use all the time you want on that, please.

Ms Doubleday: On the question of user fees as pertains to Coast Guard services, because the provisions for recovery of cost of Coast Guard services do not specify from whom the Coast Guard would expect to recover, it creates a problem for us in that there is no way the Inuit in the community can say they would not be charged for the services of an icebreaker which, in the worst possible scene imaginable, they never wanted there in the first place.

Subsection 3.1(2) says:

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (1) in relation to any ship or vessel, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a navigational service to that particular ship or vessel.

If that is a way of making clearer how these charges are to be recovered, it makes people even more fearful because many people are operating with small fishing boats, particularly in Labrador. When you receive the submission from the Labrador Inuit Association, they will be commenting in detail. They are making a proposal that there should be a provision exempting vessels of less than 40 feet in length from being charged.

But the other aspect of the concern about user fees goes to a question of whether or not the people in a small community on the shore can be in a position of bearing responsibility for activities of the Coast Guard which ostensibly are in their interests, for their benefit. How would those costs be assigned? Would they be assigned to everyone in the community? Would they be assigned to a group of fishermen, or would there be individual costs assigned? People are afraid because the fishermen live at the edge now, economically speaking. They feel that uncertain costs would put them out of business, and that is the concern I have been instructed to bring here.

Is that helpful?

Mr. Robichaud: Yes, but I was wondering about the cost of goods. Obviously, you import some goods from central Canada. They move by ships. In that relation, I was wondering if you had looked at that thing in particular, the cost of goods and how it would affect you.

• 1605

Ms Doubleday: This leads into an area of concern in terms of deregulation and also with the larger program of the government with regard to transportation policy. Yes, there is concern in the communities about the high cost of goods. The high costs are associated at this time largely with air freight. For most communities there is at least one barge trip, perhaps two, coming in each summer in the more remote communities

[Translation]

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman. Good morning, Madam.*

Vous avez utilisé une expression: «usagers-payeurs». Avez-vous une idée des effets de ce principe sur vos communautés? Nous avons reçu des gens de l'industrie des transports et nous leur avons posé la question. Cela pourrait avoir des effets déplorables sur les communautés et faire augmenter énormément le prix des marchandises. Pouvez-vous développer votre pensée? Prenez tout le temps que vous voulez pour répondre.

Mme Doubleday: À propos du principe des usagers-payeurs et de la Garde côtière, étant donné que les dispositions de remboursement des coûts de la Garde côtière ne précisent pas qui doit rembourser ces coûts à la Garde côtière, cela nous pose un problème car les Inuits pourraient fort bien être facturés pour les services d'un brise-glace dont ils n'ont jamais voulu, dans le pire des cas.

L'article 3.1(2) prévoit:

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment sans considérer si la Garde côtière canadienne fournit réellement un service de navigation à ce navire ou bâtiment.

Si c'est une façon de préciser comment ces frais seront remboursés, cela provoque encore plus de craintes, car beaucoup de gens ont des petits bateaux de pêche, en particulier au Labrador. L'Association des Inuits du Labrador vous parlera de cet aspect en détail dans son mémoire. L'association propose d'exempter les bateaux de moins de 40 pieds de long de ce droit.

Mais le principe des usagers-payeurs pose un autre problème, car on se demande s'il convient de charger la population des petites communautés côtières de la responsabilité des activités de la Garde côtière qui, de toute évidence, sont à leur avantage. Comment répartir les coûts? Faut-il demander à toute la communauté de participer? Faut-il facturer un groupe de pêcheurs, ou bien répartir les coûts individuellement? Les gens ont peur car ils vivent déjà tout près de la limite, économiquement parlant. Ces coûts-là pourraient bien être la goutte d'eau fatale, et c'est ce qu'on m'a demandé de venir vous expliquer aujourd'hui.

Cette réponse vous convient-elle?

M. Robichaud: Oui, mais je parlais du coût des marchandises. De toute évidence, vous importez des marchandises du centre du Canada. Elles sont transportées par bateaux. Je me demandais si vous vous étiez penché sur cet aspect particulier, le coût des marchandises, comment cela vous affecterait.

Mme Doubleday: Dans ce cas, la déréglementation est une source de préoccupation, ainsi que le programme du gouvernement pour l'ensemble de la politique des transports. Effectivement, les communautés s'inquiètent de voir le prix des marchandises augmenter. L'augmentation des prix vient actuellement du transport aérien dans une large mesure. Pour la plupart des communautés, il y a une livraison, peut-être

[Texte]

along the coast. Virtually everyone gets one barge service unless the weather is particularly bad that summer. Some of them get two barges coming in the period roughly between June and August. And those goods, yes, are expensive compared to what we pay in the south, but they are far cheaper than the air freight goods would be.

The question of ice-breaking services to bring in goods in the winter is a question we have to examine more closely. This brings us to the future of Inuit and their economy. If people are to have a cash economy, if they are to have jobs and then buy their food, clearly imports of food will be more important, because they will not have the time to hunt. But if we see the wage economy decline in the north, which we understand it may do because of changes in the world price of oil, because of things that the exploration companies are saying in *The Globe and Mail* today about their concerns of having to abandon frontier exploration, that will take away jobs.

People who are currently employed will again turn to the land. This is where more frequent traffic with ice-breakers will do them as much harm as it does good. If they cannot go out to hunt because the ice has been disturbed and the animals are gone because of the disturbance, then the boat that comes in bringing these goods from the south—which are cheaper than those brought by the airplane, but they are still expensive—will not help him. He will have to go into debt to buy them, because he does not have a cash economy necessarily.

The Inuit view the land as their bank account. I have heard many of them say this, that they know that is their security. They can always turn to the land. Yes, some of them have starved and will starve, but it is there and they count on that. So the first concern is to maintain that bank account, take advantage of the opportunities that come, the wages and so on, but do not lose sight of how you became the people you are today.

So you are right. There is a problem there, and we are looking at it. It is costs and benefits.

Mr. Robichaud: You had some concerns about sailing in open water rather than going through ice, which you consider a habitat. How would you propose . . . ? You have some people aboard the boats. Would they be trained as pilots or guides, or how would you propose that we could correct this and prevent this sailing through the habitat, as you mentioned?

Ms Doubleday: The particular example could have been solved on the spot if the man on the ship, the Inuk from Pond Inlet, had had some sort of authority to give direction the way a pilot has authority over the captain of a vessel in a narrow passageway. The pilot is in control of the vessel while they are in the particular zone of concern.

In this instance, the hunter—who knows the behaviour of the animals and knows that you cannot afford to take chances with small polar bear cubs that could get lost in the confusion of an ice-breaker passing through—would say please go around. Now, the training has come from his knowledge of the

[Traduction]

deux, chaque été, qui arrive par bateau sur la côte. Pratiquement toutes les communautés sont desservies par bateau à moins que le temps ne soit particulièrement mauvais pour un été. Dans certains cas, il y a deux livraisons par bateau entre juin et août. Effectivement, ces biens là sont très coûteux comparés aux prix du Sud, mais ils coûtent beaucoup moins chers que s'ils arrivaient par avion.

La possibilité de briser la glace pour desservir ces localités pendant l'hiver mérite d'être étudiée de très près. Cela nous amène à l'avenir des Inuits et de leur économie. Si une économie d'échanges se généralise, si les gens ont des emplois et achètent leur nourriture, l'importation de produits alimentaires prendra forcément de l'importance, car les gens n'auront plus le temps de chasser. Si par contre l'économie des salaires perd du terrain dans le Nord, ce qui est possible à cause de l'évolution des prix du pétrole—il y a des compagnies qui déclarent dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui qu'elles envisagent d'abandonner la prospection dans les régions éloignées; cela va supprimer des emplois.

Les gens qui sont actuellement employés se tourneront de nouveau vers la terre. Et dans ce cas là, l'accélération du trafic grâce aux brise-glaces la gênera autant qu'elle les favorisera. S'ils ne peuvent chasser parce que la glace a été brisée et que les animaux ont pris la fuite, ce ne sont pas les bateaux qui arriveront avec des produits du Sud, des produits moins chers que les produits qui arrivent par avion, mais toujours assez chers, qui les aideront. Ils devront emprunter pour acheter ces produits parce qu'ils n'auront pas l'argent liquide nécessaire.

Pour les Inuits, la terre, c'est leur compte en banque. Beaucoup me l'on dit, ils savent que c'est leur sécurité. Ils peuvent toujours retourner à la terre. Effectivement, il y en a qui sont morts de faim, d'autres qui mourront de faim, mais la terre est là, et on peut compter dessus. Il faut donc avant tout préserver ce compte en banque, profiter des occasions qui s'offrent, salaires, etc., mais sans perdre de vue le chemin accompli jusqu'à aujourd'hui.

Vous avez donc raison, cela pose un problème, et nous l'étudions. Il y a des avantages et des inconvénients.

M. Robichaud: Pour vous, la glace est un habitat, et il vaut mieux naviguer en eaux libres. Comment pensez-vous . . . ? Vous avez des gens à bord des navires; auraient-ils une formation de pilotes ou de guides, comment pensez-vous rectifier cette situation, empêcher cette navigation à travers l'habitat dont vous avez parlé?

Mme Doubleday: Dans cet exemple, on aurait pu résoudre le problème immédiatement si l'homme à bord du navire, l'Inuk de Pond Inlet, avait eu l'autorité nécessaire pour donner des indications, comme un pilote peut donner des indications au capitaine d'un bateau dans un passage étroit. C'est le pilote qui contrôle le bateau dans une zone donnée.

Dans ce cas, le chasseur, qui connaît le comportement des animaux et qui sait qu'on ne peut pas prendre de chances avec des bébés ours polaires qui risquent de se perdre dans la confusion provoquée par un brise-glaces, le chasseur aurait pu dire: Il faut faire le tour. Sa formation, c'est la connaissance

[Text]

animals and the land, but also we recognize that there must be some formal way of identifying people who have achieved this level of competence who would be able to make that contribution. This is something that Inuit are very interested in.

• 1610

They are looking for training programs and working in the north through Arctic College and through other agencies to develop specific programs for opportunities in the north. This could be a particular type of new employment opportunity which the hunters and trappers would be interested in. In co-operation with the existing schools, which train naval officers for shipping, I am sure we could develop the sort of program that would fill this need.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am extraordinarily interested in what we have heard, but I am also concerned that for some reason it is, and it may be simple communications—the observations of those in the north have been given every consideration. I apologize for my spontaneous anger, because quite the opposite is true. I am going to read to you very shortly from the bill, but I will make a couple of comments first.

In the first place, the pilot of a vessel transiting is an advisory component; the master of the vessel is always in charge. And may I refer just very briefly, because it is a very sincere concern, the New Democratic Party of Canada do not have a subjective or an objective right per se to concern. They do not. Others are concerned. As somebody who has travelled by water in the high Arctic, I have some concern.

Your observation earlier prompts me to put on the record one or two points, because your point is true, it is quite correct. There is no question whatsoever that where I as an Atlantic Canadian turn, I turn to the water. There is no question.

May I draw to your attention, and hope that you will have a minute or two to review it once again, to the bill itself. May I take you to page 41, proposed section 635.15. I am going to abbreviate because it is lengthy.

The Governor in Council may make regulations respecting a whole lot of things. Among them:

(a) respecting the information to be given, for the purpose of obtaining a traffic clearance, by ships about to enter or within Canadian waters or a shipping safety control zone prescribed under the Arctic Waters Pollution Prevention Act;

(b) respecting the conditions under which a traffic clearance referred to in paragraph (a) is to be granted; and

(c) respecting the information to be given

to these ships with respect to that.

[Translation]

qu'il a des animaux et de la terre, mais nous savons bien qu'il faut un moyen de reconnaître les gens qui ont acquis ce genre de compétence et qui peuvent prendre ce genre de décision. C'est un aspect qui intéresse beaucoup les Inuits.

Ils recherchent des programmes de formation et travaillent dans le Nord, grâce au collège de l'Arctic et à d'autres organismes, pour mettre sur pied des programmes adaptés au Nord. Ces programmes pourraient offrir des possibilités d'emploi aux chasseurs et aux trappeurs. En collaboration avec les écoles actuelles qui forment des officiers pour la marine marchande, nous pourrions certainement mettre sur pied un programme adapté aux besoins.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, ce que nous venons d'entendre m'intéresse excessivement, mais en même temps, je me demande si les observations des gens du Nord ont reçu toute la considération qu'elles méritent, et il peut s'agir d'un simple problème de communication. Vous excuserez cette colère spontanée, car c'est l'inverse qui est vrai. Je vais vous citer le bill dans un instant, mais je veux commencer par une ou deux observations.

Pour commencer, le pilote d'un navire en transit est là à titre consultatif; c'est toujours le capitaine qui est responsable. Cela dit, et c'est une préoccupation véritable, le Nouveau parti démocratique du Canada n'a pas l'exclusivité subjective ou objective de l'inquiétude. Absolument pas. Il y en a d'autres qui sont inquiets, et moi qui ai eu l'occasion de voyager dans les hautes latitudes arctiques, j'ai certains sujets d'inquiétude.

Vous avez dit tout à l'heure une ou deux choses qui méritent d'être relevées, parce que vous avez tout à fait raison. Il est certain qu'en ma qualité de Canadien de l'Atlantique, quand je me tourne quelque part, je me tourne toujours vers l'eau. Cela ne fait pas de doute.

Cela dit, j'attire votre attention sur le bill proprement dit et j'espère que vous m'accorderez une minute à cet effet. Je me permets de vous référer à la page 41, au projet d'article 635.15. Je vais abréger parce que c'est assez long.

Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements sur tout un tas de choses, entre autres:

a) sur les renseignements que doivent fournir, avant d'obtenir une autorisation d'entrer ou de naviguer dans une zone de trafic, les navires soit qui s'apprentent à entrer, dans les eaux canadiennes ou dans une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, soit qui s'y trouvent;

b) sur les modalités de délivrance de l'autorisation visée à l'alinéa a);

c) sur les renseignements que doivent fournir les navires qui ont reçu cette autorisation.

[Texte]

Let me now say to you that any pilot on board a ship transiting northern waters will in fact be somebody familiar with northern waters, undoubtedly somebody who is a northerner. Well, you chuckle about it.

The Vessel Traffic Services Zones is a very deliberate and specific response to the concern you have raised.

And may I quote proposed section 635.16:

635.16 The Governor in Council may, for the purpose of promoting safe and efficient navigation or environmental protection in Canadian waters or in any shipping safety control zone prescribed under the Arctic Waters Pollution Prevention Act, make regulations

establishing the service zones, respecting monitoring and surveillance, respecting the procedures and practices to be followed by ships about to enter, respecting radio frequencies—all of the matters that are relevant to the concern you raise.

• 1615

M. Robichaud: Monsieur le président, s'il vous plaît!

Mr. Forrestall: The variations from the prescribed procedures or practices . . . The commission or the Canadian Coast Guard may in fact . . .

M. Robichaud: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

The Chairman: One moment, Mr. Forrestall.

On a point of order, Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Je trouve que c'est faire perdre son temps à quelqu'un que de lui demander de venir écouter le secrétaire parlementaire lui lire bien des choses. Je pense qu'on reçoit des gens pour qu'ils nous fassent part de leurs préoccupations, de leur façon de voir; le moins qu'on puisse faire, c'est de les écouter.

Je sais que le secrétaire parlementaire souligne des points très intéressants. J'aimerais quand même, puisque notre temps est très limité et que cette personne a eu la gentillesse de se déplacer, qu'on l'écoute, et qu'on lui donne la chance de s'exprimer.

The Chairman: Mr. Forrestall, I am sure, is a learned member of committee work. I do not see the point of order. I think I am going to rule the same way I did when Mr. Forrestall questioned on an earlier point of order. I think he is entitled to use his 10 minutes the way he sees fit.

Proceed, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I accept the admonition. I, too, want to hear some response to this. All I am trying to do is reassure our very distinguished witness that in fact the concerns she has elaborated are concerns that have preoccupied this government and the department and the process with respect to that. If she is attempting to indicate to us that those concerns are not addressed, perhaps she then might

[Traduction]

Cela dit, un pilote à bord d'un navire en transit dans les eaux du Nord connaît forcément les eaux du Nord, le plus souvent c'est un homme du Nord. Cela vous fait ricaner.

La zone de service doit justement régler les problèmes auxquels vous faites allusion.

Et je me permets de citer le projet d'article 635.(16):

635.16 Le gouverneur en conseil peut afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement à l'intérieur des eaux canadiennes ou d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques prendre des règlements

pour créer des zones de services, pour contrôler et surveiller le trafic maritime, pour prévoir les formalités et procédures par les navires qui se trouvent à l'intérieur des zones de services ou qui s'apprêtent à y entrer, concernant les fréquences radio . . . tout cela doit servir à régler les problèmes dont vous avez parlé.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, please!

M. Forrestall: Les variantes par rapport aux procédures ou aux pratiques . . . La commission, ou la Garde côtière peut . . .

Mr. Robichaud: On a point of order, Mr. Chairman.

Le président: Un instant, monsieur Forrestall.

M. Robichaud invoque le Règlement.

Mr. Robichaud: I think we are wasting time when we are being asked to come here in order to listen to the Parliamentary Secretary reading things. We have asked these people to come here and tell us about their problems, give us their points of view; the least we can do is listen to them.

I know the Parliamentary Secretary is drawing our attention to important questions, but our time being limited, and this person having taken the trouble to come here, I think we should give her a chance to speak and we should listen to her.

Le président: M. Forrestall est un membre du Comité parfaitement versé dans la procédure. Je ne vois pas la question de Règlement. Je vais reprendre la décision que j'ai rendue tout à l'heure lorsque M. Forrestall invoquait le Règlement. Il a le droit d'utiliser ses 10 minutes comme il l'entend.

Poursuivez, je vous en prie.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'accepte cette réprimande. Moi aussi, je veux écouter les réponses. J'essaie simplement de rassurer notre distingué témoin, de lui expliquer que le gouvernement et le ministère partagent ses préoccupations. Si elle essaie de nous expliquer qu'on ne s'occupe pas de ses problèmes, elle pourrait peut-être nous suggérer des moyens d'améliorer la situation. C'est tout ce que je dis.

[Text]

suggest to us ways in which we can improve it. That is simply all I am saying.

Every possible convenient regulatory authority has been extended or is extended under this proposed act to the Minister, to ensure the very concerns that she addresses. Ships shall not proceed through pack ice when there is open water, where the very basics of human subsistence are available to people. It shall not happen in the authority within the act.

If you are criticizing the application of the act, at some point down the line, that is quite legitimate. But to suggest to this committee that there has not been any concern or her concerns are not addressed in the act, in terms of enabling authority, I suggest is not really correct.

I bow to the point of order of Mr. Robichaud, and indeed, I guess, to Mr. Blaikie's comment that I would like to hear from the witness, because I am sure that what she is addressing is a reaffirmation of concerns. I am simply suggesting that we are aware of them and are attempting to address them.

The Chairman: In a couple of minutes, could you respond?

Mr. Forrestall: You can have all the time you want to respond.

Ms Doubleday: Thank you, Mr. Chairman.

I am sorry that I have to say what I have to say now because you, as committee members, have been very gracious. I thank you for that and I hope that you will not consider me ungracious when I respond in this way.

We would like to rely on this offer of the Governor in Council to make those regulations, which are going to be so much in the interests of the Inuit people of the north and their environment. To our sorrow, we feel that it is not possible to do this without the legislative guarantees of priority for those people—for their lives.

• 1620

We turn again to the Arctic Waters Pollution Prevention Act preamble, which attempted to guarantee those sorts of things, in so far as a preamble can, legislatively. There is no such preamble in the present document. There are no standards. There are no guarantees of priorities in environmental terms. We have to rely on the discretion of the Governor in Council, and we have to rely on a tremendous amount of regulatory authority, and trust that authority.

This is the part I am sorry I have to raise at this time. If I am in any way mistaken about this, I will welcome being corrected, as I appreciate the correction about the relationship between the pilot and the master. I did not express myself very well. I am sorry.

What we witnessed this past fall in the context of the M.V. *Arctic* with respect to the regulated approach to securing the arctic environment has left the Inuit with misgivings about putting one's faith in the will to regulate via regulations, as opposed to having legislated priorities and clearly spelled-out provisions. The example is in the case of the M.V. *Arctic*,

[Translation]

Tous les pouvoirs de réglementation possibles ont été utilisés dans le cadre de ce projet de loi du ministre pour régler les problèmes sur lesquels elle attire notre attention. Les bateaux ne seront pas autorisés à traverser les glaces lorsqu'ils ont la possibilité de naviguer en eaux libres, lorsque des moyens de subsistance existent. Aux termes de la loi, ce ne sera pas possible.

S'il vous arrive plus tard de critiquer l'application de la loi, cela est tout à fait légitime. Mais de là à dire que ce Comité ne se préoccupe pas de ces problèmes, ou que ces problèmes ne sont pas abordés dans la loi, je pense que ce n'est pas exact.

Je m'incline devant la question de Règlement de M. Robichaud, et également devant les observations de M. Blaikie, car, moi aussi, je tiens à entendre notre témoin, et je suis certain qu'elle reprend ces préoccupations. Simplement, je vous rappelle que nous les connaissons et que nous essayons d'y trouver des solutions.

Le président: Pouvez-vous répondre en deux minutes?

M. Forrestall: Vous pouvez prendre tout le temps que vous voulez pour répondre.

Mme Doubleday: Merci, monsieur le président.

Je suis désolée de devoir dire cela, car vous avez été très aimables, les membres du Comité. Je vous en remercie, et j'espère que vous ne m'en voudrez pas de répondre comme je vais le faire.

Nous aimerions bien pouvoir faire confiance au gouverneur en conseil, pour cette réglementation qu'il doit adopter, et qui doit tellement profiter aux Inuit et à leur environnement. Malheureusement, en l'absence de garanties législatives, tant qu'on ne leur aura pas garanti la priorité, ce ne sera tout simplement pas possible.

Revenons-en à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, dont le préambule avait justement pour objectif de garantir toutes ces choses-là, sur le plan législatif tout au moins. Or, le document actuel ne contient pas ce genre de préambule et n'offre pas ce genre de normes, de garanties écologiques. Nous devons compter sur le bon vouloir du gouverneur en conseil et nous en remettre à une foule de règlements.

Maintenant, et si je me trompe, je vous demande de me corriger, comme on l'a fait en ce qui concerne la relation qui existe entre le pilote et le capitaine. Je ne me suis pas très bien exprimée. Je m'en excuse.

L'automne dernier, avec le M.V. *Arctic* et les règlements visant à protéger l'environnement arctique, les Inuit hésitaient beaucoup à s'en remettre aux règlements, et auraient préféré que les priorités soient clairement énoncées dans la loi. Dans le cas du M.V. *Arctic*, sa coque ne répondait pas aux exigences requises pour ce type de zones, et le règlement a été changé.

[Texte]

where the zones delimited required a particular class of hull and the ship did not conform to the class required, and the regulation was changed. The priority was not put on the conforming of the ship to the requirement, but rather on facilitating the passage of the ship to the extent that the requirement was changed.

This is why we are so uneasy. We recognize the goodwill, and we recognize the attempts the government is making, and we are pleased about those. But when you ask us to operate on blind faith instead of asking for legislated provisions, it is very difficult to do that.

I am sorry I have to respond in that way.

Mr. Forrestall: Do not ever be. If what you say is true, I am very concerned. As the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, if what you say is correct, I am very deeply concerned. I was not aware of it, and I appreciate your bringing it not only to my attention but I am sure to the attention of other members of the committee.

Mr. Belsher: Let me say to the witness that I appreciate her candor with us, and she does not have to apologize for us.

You have seen some of our shenanigans and goings on with each other, and you can see that we waste a lot of time on some of these things.

You have expressed your concern about the costs, on which we hear you loud and clear. Many others have as well. You have also expressed your concern about the deregulation and this committee's response to the Minister as he brings forward proposed legislation in transportation, and we were concerned about it as well. In our recommendation to the Minister, we recommended that the North not be considered until we had ample opportunity to see the people of the North and to see firsthand what the effects of it would be.

Are there other specific areas of concern you have at this time? I will just be quiet and you take the time you want to. Just outline and highlight for us, so that when you are here you can draw our attention to as many areas as you wish, even if you just want to put them under headings, so that they will be looked at.

The Chairman: Keeping in mind that we do have another witness who is to appear, and the rules of procedure are that the committee would automatically terminate at 5 p.m. But I am sure you can make whatever points you want, and you can further submit in writing to the committee other points you may have forgotten as a result of appearing here today.

Ms Doubleday: I will be very brief.

The large concern we have is that it is impossible to legislate to prevent an accident from happening; and there is no answer for this one.

• 1625

But I would draw your attention to the budget of the Coast Guard as it stands for 1985-86. Of the \$824 million allocated to Coast Guard, as I understand their budgetary categories, the regulatory activities—including "marine emergencies",

[Traduction]

On a donc décidé, non pas de faire en sorte que le bateau se conforme à la norme exigée, mais plutôt de faciliter le passage de ce bateau en modifiant la norme.

C'est la raison pour laquelle nous avons tellement de réticences. Certes, le gouvernement est plein de bonne volonté, et nous sommes ravis de voir qu'il prend des initiatives. Cependant, il ne faut pas nous demander de nous en remettre aveuglément aux règlements, plutôt que de réclamer des dispositions législatives.

Je suis désolée d'avoir dû vous répondre de cette façon.

M. Forrestall: Ne vous excusez pas. Si ce que vous dites est vrai, la situation est très inquiétante pour moi, en tant que secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Je n'étais pas au courant, et je vous remercie donc de m'en avoir informé, ainsi que les autres membres du Comité.

M. Belsher: Je tiens à dire au témoin que j'apprécie sa franchise et qu'elle n'a pas besoin de s'excuser.

Vous avez pu voir certains de nos petits jeux, qui nous font parfois perdre beaucoup de temps.

Vous avez clairement exprimé votre inquiétude en ce qui concerne les coûts. Vous n'êtes pas la seule. Vous vous inquiétez des conséquences de la déréglementation et de la réponse que notre Comité a donnée au ministre avant la présentation de ce projet de loi. Nous lui avons recommandé que le Nord soit exclu tant que nous n'aurions pas rencontré suffisamment de représentants de cette région pour avoir une idée précise des conséquences d'une telle déréglementation.

Avez-vous d'autres problèmes dont vous aimeriez aujourd'hui nous faire part? Prenez votre temps, je vous écoute. Énumérez les différents domaines qui vous préoccupent, afin que nous puissions les examiner de plus près.

Le président: Étant donné que nous devons entendre un autre témoin et que, selon notre Règlement, nous devons lever la séance à 17 heures, je tiens simplement à vous rappeler que vous pouvez donner tous les détails que vous voulez aujourd'hui, mais que vous pourriez aussi communiquer par écrit, plus tard, ce que vous aurez oublié de nous donner.

Mme Doubleday: Je serai très brève.

Ce qui nous préoccupe avant tout, c'est qu'il est impossible de légiférer pour empêcher qu'un accident ne se produise. Il n'y a donc pas de solution à ce problème.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur le budget de la Garde côtière pour 1985-1986. Sur un total de 824 millions de dollars, les activités de réglementation, qui comprennent les «urgences», c'est-à-dire les marées noires, reçoivent 37 millions

[Text]

which covers dealing with oil spills—are allocated \$37 million. We wonder whether the capacity exists in the Coast Guard really to deal with the north in terms of the distances and the costs and the logistical problems of trying to respond to these kinds of emergencies. We wonder if this is not another area where the communities should be involved, have trained people across the north. Programs like this are being developed, particularly by industry to deal with their own concerns. I have had some contact with industry people about this. We are aware also that workshops are being held among territorial government people, but we feel that there is a logistics concern here in the actual capacity to respond.

On hearing the people of the north, I thank you very much for the comment. I know that this is hard to understand because it comes up again in *Hansard* that the people of the north have been heard time and time again. There have been endless hearings and millions of dollars have been spent on listening, but the people of the north keep demanding hearings. Why is this? It is simply because they feel they have not been heard because they do not see a response to their concerns. If you operate in goodwill and someone asks you what you are worried about, saying they will try to solve it for you, and you tell them and they go away and nothing changes, then you come to the conclusion that they did not understand you, they did not hear you in the first place.

I personally and professionally and on behalf of the Inuit know and welcome this suggestion. There are people in Pond Inlet who I am sorry cannot be here today, but when I relay this remark to them they will feel that they have begun to be heard. We look forward to seeing anyone who would be willing to travel to the north. I know they would be very welcome.

One final comment: I thank you for the comment about a written submission, and on the basis of the discussion here today I feel that we are in a much better position to outline things that will be constructive and we will be sending a written submission to you.

I would like to stop here and turn the floor over to my colleague, Mr. Chairman.

The Chairman: The only point I would like to make in that regard is that the submission should be made as soon as possible because the committee will be sitting and dealing with clause-by-clause consideration. So the sooner you have it in the better off I think we all will be.

Ms Doubleday: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: Might I just on a point of order add this: you have your fair share of the \$874 million, and in terms of ice-breaking and controlled ice-breaking the current figure runs about \$177 million. So go fight like hell for it.

The Chairman: Okay. Thank you.

Members of the committee, we also have present Mr. John Pattimore, representing the Baffin Region Inuit Association.

[Translation]

de dollars. Avec si peu de ressources, nous nous demandons comment la Garde côtière peut vraiment s'acquitter de toutes ses responsabilités dans le Nord, compte tenu des distances, du coût et des problèmes logistiques qui accompagnent ce genre de situations d'urgence. Il faudrait peut-être, là encore, que les localités soient invitées à participer davantage et que du personnel compétent soit affecté dans toutes les régions du Nord. Ce genre de programme existe déjà, surtout dans l'industrie. Nous savons également que des séminaires ont été organisés avec des représentants du gouvernement territorial, mais nous pensons qu'il y a ici un problème de logistique qui empêche la Garde côtière de vraiment s'acquitter de ses responsabilités en cas d'urgence.

Vous dites vouloir entendre ce que les habitants du Nord ont à dire, et je vous en suis très reconnaissante. Souvent, dans le *Hansard*, on raconte que les habitants du Nord ont été consultés maintes et maintes fois, que des audiences interminables leur ont été offertes, que des millions de dollars ont été dépensés pour les écouter, mais ils réclament encore des audiences. Pourquoi? Tout simplement parce qu'ils ont l'impression qu'on ne leur a pas prêté une oreille attentive, ou tout au moins qu'on n'a pas su répondre à leurs préoccupations. Si vous êtes de bonne foi et que quelqu'un vous demande quels sont vos problèmes, pour pouvoir les régler, vous les lui dites, et si par là suite vous vous rendez compte que rien n'a changé, force vous est de conclure qu'il n'a rien compris ou qu'il n'a pas su vous écouter.

Au nom des Inuit, à titre personnel et en tant que représentante de ma profession, je vous suis reconnaissante de cette suggestion. Des habitants de Pond Inlet n'ont malheureusement pas pu m'accompagner aujourd'hui, mais quand je le leur dirai, ils penseront que leur message commence à être entendu. Tous ceux qui veulent nous rendre visite, dans le Nord, seront fort bien accueillis.

Pour terminer, je vous remercie de ce que vous avez dit au sujet du mémoire, et, grâce à la discussion que nous avons eue aujourd'hui, je pense que nous serons mieux en mesure de vous faire des suggestions constructives dans un autre mémoire que nous vous ferons parvenir.

Je vais m'arrêter là pour donner la parole à mon collègue, monsieur le président.

Le président: Je tiens simplement à vous prévenir que ce mémoire devra nous parvenir le plus vite possible, car notre Comité va bientôt commencer l'étude article par article du projet de loi. Donc, plus tôt nous aurons ce mémoire, mieux cela sera pour nous tous.

Mme Doubleday: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Forrestall: Permettez-moi d'ajouter ceci: vous avez une bonne part de ce budget de 874 millions de dollars, puisque pour les brise-glaces et les activités connexes, les crédits actuels s'élèvent à environ 177 millions de dollars. Sachez les réclamer.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant accueillir M. John Pattimore, qui représente l'Association inuit de la région de Baffin.

[Texte]

Mr. Pattimore, would you like to come forward and address the committee?

Mr. Forrestall: Perhaps the witness might just stay with us while Mr. Pattimore comes forward because their concerns are so common.

The Chairman: Ms Doubleday, would you like to continue sitting at the front? All right.

Mr. Forrestall: I have always believed two good minds are better than one.

The Chairman: Mr. Pattimore, you have the floor. You may make an opening statement.

Mr. John Pattimore (Baffin Region Inuit Association): Thank you, Mr. Chairman and members.

I was asked to speak to you today by the President of the Baffin Region Inuit Association, Louis Tapardjuk. He also apologizes for not being able to be here, or one of his board members. He has gone to Alaska to look into the Alaska native claims situation there so he can contribute to the Nunavut land claims in our area.

• 1630

The Baffin Region Inuit Association is based in Frobisher Bay, Northwest Territories, and I would like to give you a little bit of background about the communities of that area before I make some comments about the bill itself. The organization represents approximately 8,000 Inuit, and it represents them on issues that range from promoting Inuit culture to protecting their lifestyle and their livelihood. We would like to thank you for this opportunity to speak on an issue of this sort.

Now I will speak a little bit about the communities and the resources on which they rely. There are 14 communities in the Baffin region, ranging from Sanikiluaq on the Belcher Islands, almost in James Bay, to Grise Fiord on Ellesmere Island in the high Arctic. For example, the largest community is Frobisher Bay with about 2,400 people, and Grise Fiord is the smallest community. It has about 200 people.

Now, most importantly for the the committee in our consideration of this legislation, we have to emphasize that these communities are all coastal communities: Fox Basin in the west part of the region, Hudson Strait to the south, Davis Strait and Baffin Bay to the east, and Lancaster Sound—with which you are familiar—to the north, all bodies of water through which ships already pass and may pass in larger numbers.

The people in these coastal communities rely heavily on the renewable resources of the sea, and it is the livelihood they get from that which causes this reliance. Marine mammals are a part of their livelihood: the beluga whale, narwhal, the ring seal and walrus. Among the fish are the arctic char and arctic cod; and there are also birds: the eider ducks . . . and the thick-billed murre. In short, the same economy—that based on the

[Traduction]

Monsieur Pattimore, je vous invite à prendre place et à faire une déclaration.

M. Forrestall: M^{me} Doubleday veut peut-être rester à sa place, car M. Pattimore a sans doute beaucoup de préoccupations semblables aux siennes.

Le président: Madame Doubleday, voulez-vous rester à votre place? Très bien.

M. Forrestall: J'ai toujours pensé que deux esprits brillants valaient mieux qu'un.

Le président: Monsieur Pattimore, vous avez la parole. Vous pouvez faire une déclaration si vous le voulez.

M. John Pattimore (Association inuit de la région de Baffin): Merci, monsieur le président.

Le président de l'Association inuit de la région de Baffin, Louis Tapardjuk, m'a demandé de venir m'adresser à vous aujourd'hui. Il s'excuse de ne pas pouvoir le faire lui-même, ni d'avoir pu envoyer un des membres de son conseil d'administration. Il est actuellement en Alaska pour voir où en sont les revendications des autochtones de cette région, afin de pouvoir ensuite contribuer à la préparation des revendications territoriales Nunavut dans notre région.

L'association Inuit de la région de Baffin a son siège à Frobisher Bay, dans les Territoires du Nord-Ouest, et je vais vous dire quelques mots sur les localités de cette région avant d'aborder le projet de loi en soi. Notre organisme représente environ 8,000 Inuit dans le but de promouvoir leur culture et de préserver leur mode de vie. Nous tenons à vous remercier de nous avoir invités devant votre comité.

Parlons maintenant des localités de cette région et des ressources qui les font vivre. La région de Baffin comprend 14 localités, qui s'étendent de Sanikiluaq sur les îles Belcher, à proximité de la Baie James, jusqu'à Grise Fiord sur l'île Ellesmere, dans l'extrême Arctique. La localité la plus importante est Frobisher Bay, puisqu'elle compte environ 2,400 habitants, et la plus petite est Grise Fiord, qui n'en compte que 200.

Toutes ces localités, et cela vous intéressera tout particulièrement étant donné le projet de loi dont vous êtes saisis, toutes ces localités, donc, sont situées sur le littoral. Le Bassin de Foxe, à l'ouest, le Détroit d'Hudson, au sud, le Détroit de Davis et la Baie Baffin, à l'est, et Lancaster Sound, que vous connaissez bien, au nord, sont tous sillonnés par des bateaux dont le nombre risque d'augmenter.

Les habitants de ces localités côtières dépendent essentiellement des ressources renouvelables de la mer. Citons, parmi les mammifères marins qu'ils chassent, la baleine blanche, le narval, le phoque annelé et le morse. Ils pêchent l'omble de l'arctique et la morue de l'arctique. On y trouve plusieurs espèces d'oiseaux, notamment les eiders. Bref, les Inuit ont conservé la structure économique fondée sur l'exploitation de la

[Text]

wildlife harvest—exists today for Inuit as did exist for their ancestors centuries ago. Now, it is especially important that a large part of this wildlife harvest is for food—for country food, as the Inuit call it—coming primarily from the marine environment. Therefore, the reliance on the renewable resources of the sea cannot be overstressed.

Now, I think you can understand, then, that the Inuit are concerned about and even fear increased shipping in these life-supporting waters. Inuit have said in various other forums—for example, during the Lancaster Sound green paper exercise—that they do not want increased shipping through their hunting grounds in any season. However, for any shipping that must occur, they feel they must have far greater protection of their resources than is presently given by any legislation, regulation or policy that is now extant.

Now, as for Bill C-75 itself, it does not adequately protect against the impacts of shipping on the marine environment, and pollution is not the only potential impact. There is little research, but indeed, there is some research that points to the fact that ship noise has a grave impact on marine mammals and marine life. But as I said, there is very little research.

Also, Nancy mentioned the fact that the impact on the ice regime—or indeed, as she phrased it, the ice habitat—is a very important impact of which little is known, certainly not by southern scientists. Inuit hunters know what that impact is, but we southerners or non-Inuit people do not.

So for that reason, we suggest that this legislation should have in it the designation of transit areas and restrictions on those transit areas according to some zone system for protective purposes, and that zone system has to be done spatially and seasonally. We are not talking about the small level of detail that is in the Arctic Waters Pollution Prevention Act; we are talking about fairly specific zoning, specific habitats within the larger marine habitat.

• 1635

Now, in the formation or development of such a zoning system, it is the Inuit hunters themselves who will tell you where and when shipping should or should not go. Indeed, they want legislated authority to participate in these decisions. They do not want enabling legislation but legislative prioritized authority to do these things, to participate in these things.

Bill C-75, it seems to me, is based on some assumptions that certain knowledge, certain technologies and response capabilities in emergencies are in place. In the opinion of our hunters and the residents of the Baffin region, many of these things are not in place.

In our opinion, much more research is required on the impacts of shipping before shipping in the Arctic is allowed to increase. The technology to contain or clean up an oil spill, or other chemical spills in Arctic waters, is at present inadequate.

[Translation]

nature, telle qu'elle existait il y a plusieurs siècles. Cette exploitation de la nature se fait en grande partie pour subvenir aux besoins alimentaires, et la ressource principale est celle de la mer. Par conséquent, on ne saura jamais trop insister sur l'importance pour les Inuit des ressources renouvelables de la mer.

Vous comprendrez donc pourquoi les Inuit redoutent toute augmentation de la navigation dans les eaux dont les ressources sont indispensables à leur propre subsistance. Les Inuit ont déjà dit à d'autres occasions, notamment au cours de la préparation du Livre Vert sur Lancaster Sound, qu'ils refusaient toute augmentation de la navigation dans leur zone de chasse et de pêche, et ce, en toute saison. Quant aux bateaux qui doivent absolument y passer, les Inuit exigent que leurs ressources soient davantage protégées qu'elles ne le sont actuellement par la loi, les règlements ou les politiques en vigueur.

Le Bill C-75 ne protège pas suffisamment l'environnement marin des effets de la navigation, et la pollution n'est pas la seule conséquence possible. Quoique limitées, des études indiquent que le bruit des bateaux a de graves conséquences sur les mammifères marins et sur la vie marine. Malheureusement, ces études sont très limitées.

Nancy a parlé de l'impact de la navigation sur le régime glaciaire, ou plutôt, comme elle l'a dit, sur l'habitat glaciaire. Cet impact est très important, mais on ne fait guère d'études là-dessus, surtout pas les chercheurs du sud. Les chasseurs Inuit savent quels en sont les effets, mais les habitants du sud l'ignorent.

C'est la raison pour laquelle nous proposons la désignation, dans ce projet de loi, de zones de passage, et que ces zones soient assorties de restrictions afin de protéger l'environnement, ces zones étant délimitées géographiquement et selon les saisons. Nous ne voulons pas des dispositions floues de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, nous voulons un système de zonage très précis, la délimitation d'habitats précis dans le vaste habitat marin.

Pour ce qui est de l'établissement de ce système de zonage, seuls les chasseurs Inuit pourront vous dire où et quand la navigation devrait être autorisée. Certes, ils sont prêts à collaborer avec les législateurs, mais ils ne veulent pas d'une loi autorisant certaines activités; ils veulent participer à la prise des décisions législatives qui permettront d'établir les priorités.

Le Bill C-75 me semble fondé sur certaines hypothèses selon lesquelles on dispose actuellement de certaines connaissances, de certaines technologies et d'une certaine capacité d'intervention en cas d'urgence. Or, pour beaucoup de chasseurs et d'habitants de la terre Baffin, bon nombre de ces choses n'existent pas encore.

À notre avis, il faut faire d'avantage d'études sur l'impact de la navigation avant d'autoriser un plus grand nombre de bateaux à naviguer dans l'Arctique. La technologie permettant de contenir ou de nettoyer un déversement de pétrole ou

[Texte]

The response time and capabilities in such emergencies are not seen to be adequate either. Most of the capabilities are based in the south. We just do not see how response could be made to an emergency in time or space in an adequate fashion.

I will turn to the material on compensation for things such as pollution or damage to people's income and livelihood, which is mentioned in the proposed legislation.

The material on compensation in this act, the way it is designed to be—that system would be totally inaccessible to an individual Inuit hunter who suffered loss of his income caused by ship passage or ship-based pollution.

Basically, the problem lies with the southern administrators for this kind of program. The route of litigation to get reparation for these things is not accessible to me, and I am somewhat more familiar with some of the things than the Inuit people. I do not understand the legislation any better than they do.

The programs that are suggested in this legislation would not be adequate to protect northerners against loss of their income. Nor would they receive compensation for loss of income.

In summation, I would like to go over the suggestions we are making. This is not in the greatest detail . . . I also would like to send a written submission back to the committee, because I have learned something from being here as well.

Restrictions on shipping in time and space: These restrictions should be made according to the development of some zoning system, and that system has to be developed with the full participation of Inuit in local communities and in regions.

Second, direct participation in decision-making about ship passages: My colleague mentioned the situation where an Inuit or an Inuk could be on board ship or some such thing as that.

But at a slightly different level than that, the Inuit of the of the Nunavut area would like to have an Arctic marine authority, based in the north, not only access to government departments that are based in the south. They would like to participate equally with government on, for instance, an Arctic marine authority.

The final thing: Compensation has to be accessible to Inuit individuals and their organized groups. For instance, we have a Baffin region committee for hunters and trappers.

Those are just some brief remarks regarding areas of concerns in this legislation. If there are any questions, I would be happy to answer them.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pattimore.

Mr. Robichaud.

[Traduction]

d'autres produits chimiques dans les eaux arctiques est encore tout à fait inadéquate.

La capacité d'intervention, et les délais nécessaires pour ce faire, en cas d'urgence, sont encore inadéquats. La majeure partie de cette capacité d'intervention est située dans le sud, et nous ne voyons pas comment elle pourra être utilisée de façon adéquate en cas d'urgence dans le nord.

Parlons maintenant des indemnités prévues en cas de pollution ou de préjudices causés aux revenus ou au mode de vie des habitants de cette région, tels que proposés dans ce projet de loi.

Le système d'indemnisation prévu par ce projet de loi est conçu de telle façon qu'il est complètement hors de portée du chasseur Inuit dont le revenu a diminué à cause du passage des bateaux ou de la pollution qui en a résulté.

Le problème vient essentiellement des administrateurs de ce programme. Les recours qui me sont offerts me sont cependant inaccessibles, et même si je m'y connais un peu mieux dans ce domaine que bon nombre d'Inuit, je dois avouer que ce projet de loi m'est aussi incompréhensible qu'à eux.

Les programmes proposés dans ce projet de loi ne permettront pas d'indemniser adéquatement les habitants du nord qui ont subi une perte de revenus. En d'autres termes, ces programmes ne permettent pas de compenser le manque à gagner.

Permettez-moi maintenant de passer en revue plusieurs suggestions que nous avons à vous faire. Elles ne sont pas encore très détaillées, mais je vous ferai sans doute parvenir un mémoire par la suite, compte tenu de ce que j'aurai appris au cours de cette discussion.

En ce qui concerne les restrictions qui doivent être imposées à la navigation, à la fois dans le temps et dans l'espace, elles devraient correspondre à un système de zonage, lequel aurait été mis sur pied avec l'entière participation des Inuit des localités et des régions.

En ce qui concerne maintenant la participation directe des Inuit aux décisions qui seront prises au sujet du passage des bateaux, mon collègue a dit que dans certains cas, un Inuit ou un Inuk pourrait se trouver à bord du bateau en question.

À un niveau légèrement différent, les Inuit de la région Nunavut aimeraient avoir une administration de l'Arctique qui serait basée dans le nord; ils ne seraient ainsi pas obligés de s'adresser aux ministères du gouvernement qui sont basés dans le sud. Ils voudraient être représentés dans cette administration au même titre que le gouvernement.

Pour terminer, je voudrais dire que l'indemnisation doit être à la portée des Inuit, individuellement ou collectivement. Par exemple, nous avons dans la région de Baffin, un comité de chasseurs et de trappeurs.

Voilà donc les quelques mots que j'avais à vous dire au sujet des problèmes que nous pose ce projet de loi. Je serai ravi de répondre aux questions que vous voudrez me poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pattimore.

Monsieur Robichaud.

[Text]

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

In relation to Bill C-75, you have discussed protection of habitat against major accidents, and compensation. Has there been any consultation done with your communities in respect of the matters in this act that would affect your communities, one way or another?

Mr. Pattimore: Not that I know of. This is the first occasion that we have had, that I am aware of.

• 1640

Mr. Robichaud: By the federal authorities.

Mr. Pattimore: No, not on this specific piece of legislation; not from our regional perspective, anyway.

Mr. Robichaud: So this is the first time you have had an opportunity to voice your concerns about this bill?

Mr. Pattimore: Yes.

Mr. Robichaud: You feel it is definitely not adequate; you would like to see more things in it?

Mr. Pattimore: Yes. There are areas which seem to be lacking in the proposed legislation.

Mr. Robichaud: I suppose you could make a more detailed presentation if you were given the time to address the problem you have found in the bill.

Mr. Pattimore: We have access to some consultation through the larger national organizations, but this is the first time the president of the organization brought this to my attention that we should respond to this specific piece legislation like this. The Inuit Tapirisat have maybe not had other opportunities on this one. The Tungavik Federation of Nunavut, the lands claim body, could be approached because they have offices in Ottawa, but it does not seem that they have had opportunities either until now.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to begin on a personal note by saying that even though I have not had an opportunity to be very close to the ongoing work of this particular legislative committee with respect to the Canada Shipping Act, my personal interest in environmental issues as they affect the Arctic and native people there goes back to the fact that it was this kind of issue that first brought me to the streets, so to speak, in 1969. My first political protest ever was at a Liberal fund-raising dinner outside the Centennial Concert Hall in Winnipeg. The sign I was carrying said something like "no second voyage for the *Manhattan*". So my interest in these kinds of issues goes back to then; and I have been on RCMP files ever since for protesting the Prime Minister at that time.

Mr. Chairman, there is a certain kind of anxiety I get when I hear the evidence of the witnesses, because my fear for the Arctic and for northern peoples in general is, given the shrinking global realities we are living in, the whole weight of

[Translation]

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Au sujet du Bill C-75, vous avez parlé de la protection de l'habitat en cas d'accident grave, ainsi que de l'indemnisation. Avez-vous consulté les localités de votre région au sujet des dispositions de ce projet de loi qui pourraient les toucher, d'une façon ou d'une autre?

M. Pattimore: Non. C'est la première fois que j'en ai l'occasion.

M. Robichaud: Par les autorités fédérales.

M. Pattimore: Non, pas à propos de ce projet de loi-ci; pas pour notre région, en tout cas.

M. Robichaud: C'est donc la première fois que vous avez la possibilité d'exprimer votre point de vue sur ce projet de loi?

M. Pattimore: Oui.

M. Robichaud: Vous le jugez tout à fait inadéquat; pensez-vous qu'il devrait inclure davantage de choses?

M. Pattimore: Oui. Certaines questions semblent ne pas être abordées dans ce projet de loi.

M. Robichaud: Je suppose que si l'on vous en donnait le temps, vous pourriez nous faire un exposé plus détaillé des lacunes que vous y trouvez.

M. Pattimore: Nous sommes associés au processus de consultation par l'entremise d'organismes nationaux, mais c'est la première fois que le président de l'organisme m'a fait remarquer que nous devrions faire connaître notre point de vue dans ce cas précis de cette façon. L'Inuit Tapirisat n'a peut-être pas eu d'autres occasions. La Fédération Tungavik de Nunavut, organisme chargé des revendications foncières, peut être contactée puisqu'elle a un bureau à Ottawa, mais elle ne semble pas avoir été invitée non plus jusqu'à maintenant.

M. Robichaud: Merci.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Merci, monsieur le président.

Je voudrais commencer par une observation personnelle. Même si je n'ai pas suivi de très près les travaux du Comité législatif sur le projet de loi C-95, l'intérêt que je porte personnellement aux questions écologiques touchant l'Arctique et les autochtones, remonte assez loin puisque c'est ce qui m'a fait descendre dans la rue, si l'on peut dire, pour la première fois, en 1969. La première fois que j'ai participé à une manifestation politique, c'était devant le *Centennial Concert Hall* de Winnipeg où les Libéraux donnaient un dîner de souscriptions. Je portais une pancarte où l'on pouvait lire quelque chose comme "pas d'autre voyage pour le *Manhattan*". C'est donc de là que date mon intérêt pour ces questions, et je figure d'ailleurs depuis dans les dossiers de la GRC, pour avoir protesté contre le premier ministre.

Monsieur le président, je deviens inquiet lorsque j'entends ce que nous disent les témoins, car je crains qu'en raison du rapetissement de notre monde, l'Arctique et les populations du Grand nord ne soient écrasés par le poids des complexes

[Texte]

the western military and industrial complex is getting ready to roll over the Arctic. Whether it is in the form of the new early warning system or increased shipping in the Arctic, militarization of the Arctic, or whether it is in Labrador and the low-level flying over Inuit hunting grounds, the cases are endless. I hope the committee could get a sense of just what these people are up against and how important it is they be heard. It is unfortunate there are not more members here to hear firsthand just what the problems are.

It is not as if these issues are being looked at for the first time, Mr. Chairman. We should be aware that the Beaufort Panel made recommendations not so long ago, which if they had been heeded we would not be in the position of having to have people come before us to make the kinds of requests they are making now. If I understand correctly, that panel suggested that before any further actions were taken, such as this bill represents, there should be completion of the scientific evaluations going on; there should have been a settlement of Inuit claims; there should have been the setting aside of the very kinds of zones you are talking about. And the panel also suggested there be the designation of specific marine routes north of 60. What needs to be done before the kind of action that is represented by this bill is taken . . . that the case has been made time and time again.

• 1645

About the graciousness of the answer, when you were suggesting that perhaps people did not understand, I have to say that my greatest fear is that they do understand. People do understand exactly what the Inuit are saying about the kind of control they want over their lives, and the fact of the matter is that kind of control which they want over their environment, over their lifestyle, and over their future is directly in conflict with what the powers and the principalities want for that particular area and want for the world. That is to put it as bluntly as it could possibly be put.

So I think the only way that perhaps some inroad can be made into that collective insensibility of both Canada and the United States and of, as I refer to them theologically, the powers and the principalities, is by citing the kinds of individual instances, experiences, some of which have already been cited, of just what it means for people when a ship goes through the sea ice instead of taking the route that is available in open water, and what this will mean for actual individual human beings who live and have their livelihood on the basis of their relationship with the land. Maybe it is only by hearing those kinds of very human stories that we might break that practiced "non-listening" which is so rampant when it comes to these kinds of issues.

So I invite either witness to elaborate on what we are talking about in terms of real human lives and real people.

Mr. Pattimore: I think Nancy alluded to some of this before. There is a big gap in philosophies between Inuit thinking about land and southern thinking about land. She

[Traduction]

militaires et industriels occidentaux. Qu'il s'agisse de la mise sur pied d'un nouveau système d'alerte, ou d'accroître les activités de la marine marchande dans l'Arctique, qu'il s'agisse de la militarisation de l'Arctique ou des vols à base altitude au dessus des terrains de chasse Inuit au Labrador, les exemples sont innombrables. J'espère que le Comité comprendra les forces auxquelles s'opposent ces gens et combien il est important qu'ils soient entendus. Il est regrettable qu'il y ait si peu de membres présents pour entendre de vive voix quels sont au juste les problèmes.

Ce n'est pourtant pas la première fois que l'on s'intéresse à ces questions, monsieur le président. Nous devrions tous connaître les recommandations qu'a présentées il n'y a pas si longtemps, le groupe de travail sur la mer de Beaufort et si nous les avions écoutés, nous ne serions pas obligés d'entendre des témoins venus nous présenter le genre de requête qui vient de nous être présentée. Si je ne m'abuse, le groupe de travail a recommandé qu'avant d'entreprendre quoi que ce soit, comme ce projet de loi, par exemple, on termine les évaluations scientifiques en cours, on régle les revendications territoriales des Inuit, on crée le genre de zone réservée dont vous venez de nous parler. Le groupe a également recommandé que l'on désigne des routes maritimes précises au nord du soixantième parallèle. Voilà ce qu'il faut faire avant de prendre le genre de mesures que propose ce projet de loi; on l'a dit et répété maintes fois.

Vous vous êtes montré très aimable en suggérant que peut-être les gens ne comprenaient pas; quant à moi, je crains qu'ils me comprennent très bien. Les gens comprennent très bien ce que veulent dire les Inuit lorsqu'ils parlent de prendre en main leur propre destinée. En fait le pouvoir qu'ils demandent sur l'environnement, leur mode de vie et leur avenir s'opposent directement aux projets des pouvoirs en place pour cette région et pour le monde. Voilà qui est dit le plus clairement possible.

Alors je pense que peut-être la seule façon d'ouvrir une brèche dans ce mur d'indifférence collective tant au Canada qu'aux États-Unis, ou chez les puissants et les princes, serait de citer des cas individuels, des expériences personnelles, dont certaines ont déjà été racontées, pour leur faire comprendre ce que représente pour la population le passage d'un navire à travers la mer de glace, plutôt que par les eaux libres, et ce que cela signifie pour des êtres humains dont la survie dépend de leur relation avec la terre. Peut-être que seules des histoires vraies et profondément humaines peuvent encore briser le mur d'indifférence qui se dresse dans ces cas-là.

J'invite donc nos témoins à nous dire ce que cela signifie en termes de vie humaine et pour des êtres humains en chair et en os.

M. Pattimore: Je crois que Nancy en a parlé un peu tout à l'heure. L'écart est énorme entre la philosophie inuite et la philosophie des gens du sud en ce qui concerne la terre. Elle a

[Text]

remarked that the land is everything—not just the ground, the soil, or the rock; it is the water, and particularly when it is covered with ice eight months of the year. There is a very, very real fear . . .

I mentioned that they do not really want shipping in any season. But really, they are more worried about shipping in the winter, through ice, than they are about shipping in summer, for reasons obvious to other people. But to them the reason is that there is not that much wildlife on the ground; on the rock. Their resources are in the sea, and they happen to be under the ice in the winter. If you get a ship going through and it breaks up a track, and if you get a level of shipping such that it is done three or four times a week, let us say, Joe Inuk from Grise Fiord is not going to be able to cross that ship track to get to his muskox hunting ground, because the ship track is broken up and it is open water, or he is going to lose his Skidoo down the hole.

You should not be listening to me saying these things. You should go talk to Joe Inuk in Pond Inlet, or somebody else in Grise Fiord, and have the hunter himself tell you what his detailed problems are with shipping.

And then this business of their knowledge . . . they have, sometimes it seems to me, a mystical knowledge of wildlife resources. They know that ship noise hurts the whale's ears, if you want to put it in that kind of terms. Our scientists do not know that for sure, and there is research being done on that matter.

But what happens to a whale population when submarine or ice-breaking ships go through? Do they give birth to fewer baby whales? Do they move away? What happens when a ship goes through a seal pupping ground, which is in ice caves? Inuit hunters know what will happen to them. But we are still busily researching what is going to happen, and then basing a lot of legislation and policies on nonexistent information, at least from the Inuit point of view.

Mr. Blaikie: All the more reason for the completion of studies already under way and for the initiation of others. But I think the point—and I say this knowing full well, and without wanting to be reminded, that I am basically a visitor to the committee . . .

• 1650

But I would ask the witnesses: Can you name half a dozen places in the north where, if the committee were to go there, they could get a real sense of this? Which six places would you name? This is not a quiz but obviously, for fiscal and other logistical and temporal reasons, committees cannot go everywhere. But if you could make a suggestion to the committee, where would it be best for it to go in order to hear these kinds of stories firsthand, so committee members could get a sense of just the human and the environmental dimension that we are talking about here?

Mr. Pattimore: Do you want a specific answer to that question?

[Translation]

fait remarquer que la terre est un tout, pas seulement la terre ou le rocher; c'est aussi l'eau, et surtout lorsqu'elle celle-ci est recouverte de glace huit mois par an. On craint vraiment . . .

J'ai déjà dit qu'ils sont contre le trafic maritime en toute saison. Mais ils craignent surtout le trafic maritime en hiver, à travers la glace, encore plus que le trafic d'été, pour des raisons que d'autres trouveront évidentes. Mais leurs craintes viennent de ce qu'il y a peu de faune sur la terre ferme, sur la roche. C'est dans la mer que se trouvent leurs ressources, et sous la glace en hiver. Si un bateau s'ouvre un passage dans la glace et qu'il passe trois ou quatre fois par semaine disons, Joe Inuk, de Grise Fiord ne pourra pas se rendre sur les lieux de chasse du boeuf musqué, car il se trouvera au bord d'un plan d'eau et il risque d'y perdre son skidoo.

Mais ce n'est pas moi qui devrait vous dire ces choses-là. Vous devriez aller parler à Joe Inuk à Pond Inlet, ou à quelqu'un de Grise Fiord, aux chasseurs eux-mêmes qui pourront vous expliquer en détail les problèmes que pose pour eux la navigation maritime.

Et puis il y a cette question de la connaissance . . . Il me semble parfois qu'ils ont une connaissance mystique de la faune. Ils savent, par exemple, que le bruit des navires fait mal aux oreilles des baleines. Nos scientifiques ne sont pas sûrs, et ils étudient la question.

Mais quelles sont les conséquences pour les baleines du passage de sous-marins ou de brise-glace? Ont-elles moins de petits? Vont-elles ailleurs? Qu'arrive-t-il lorsqu'un navire traverse un territoire où les phoques sont venus mettre bas, généralement dans des caveaux de glace? Les chasseurs inuit savent ce qui arrive. Mais nous continuons de conduire des études pour savoir ce qui arrivera, et nous basons des lois et des politiques sur des données inexistantes, du moins du point de vue des Inuit.

M. Blaikie: Raison de plus pour terminer les études en cours et en entreprendre d'autres. Mais la véritable question—et je sais très bien, il n'est pas nécessaire de me le rappeler, que je ne suis ici qu'en visite . . .

Pouvez-vous nous donner six noms d'endroits dans le Nord, où le Comité pourrait se rendre pour bien comprendre la situation? Quels sont les six endroits que vous recommanderiez? Ce n'est pas une devinette, bien sûr, mais pour des questions d'économie, de temps et de logistique, les comités ne peuvent pas aller partout. Mais pouvez-vous nous suggérer quelques endroits où nous pourrions aller pour entendre des témoignages d'expériences vécues afin que nous puissions véritablement comprendre la dimension humaine et écologique du problème?

M. Pattimore: Vous voulez une réponse précise?

[Texte]

Mr. Blaikie: Yes. You do not have to give it now, necessarily, if you would rather think about it. But I think you might make a concrete suggestion to the committee: Before you proceed to clause-by-clause, at least go here, here and here, and hear these people out.

I think that is a reasonable request that could be made of the committee and would have to be considered by it. How that will work out, I cannot guarantee. What do you say to that?

Ms Doubleday: Start with Nain, Labrador. Listen to the people in the Labrador Inuit Association. From Nain, you should go to Kuujuaq, which is the centre of activities for the northern Quebec Inuit who also have a great interest in what is going on in the marine environment. They are often forgotten, but you will be hearing from them later today, I believe, or perhaps later in your sittings.

From there, clearly you should go to Baffin Island. Certainly John will have a view about this as well because, of course, it is the region he is here to speak for, but I know the people in Pond Inlet will be able to give you an in-depth view of this and will be most willing to do so. I say this because these are the people who have been on the front lines all the way along and from the very beginning have realized the importance of this issue. They have organized around it and they are ready to deal with people who want to come and speak with them. That would clearly be a very important stop.

Some of the others that come to mind are Clyde, Broughton, Cape Dorset. There are so many places to go to, such as Rankin Inlet. And the Keewatin, because it is the centre of the Keewatin Inuit concerns. You might not think they have a lot to say to this committee but, of course, Hudson Bay is very important to them; they use a lot of the marine resources of Hudson Bay. Hudson Strait would be another and in the west, if you went to Cambridge Bay or had the opportunity to go to Inuvik and have people come to you there, those would help a great deal.

The Chairman: Mr. Pattimore, did you want to add a few more names to the list?

Mr. Pattimore: I will not add any more names to the list. I just want to highlight something Nancy said. She said that the people of Pond Inlet would certainly be worth hearing. They, indeed, have organized the group that Nancy mentioned, the High Arctic Development Impact Zone Society, but I just wanted to highlight the fact that although that would be very important evidence to hear, it would be almost as important, or more important, to go there to hear from the unorganized community. In the sense that it does not have one of these development impact zone societies, there are just the people there, the hunters, for instance. Broughton Island, in particular, Clyde River, two communities on the east coast of Baffin Island overlooking Davis Strait, right where the ships will go. So this is just a highlight to the point of the types of people you should be talking to.

The Chairman: Mr. Forrestall, you have the floor.

Mr. Forrestall: If you wanted to make an additional comment, Ms Doubleday, please go ahead.

[Traduction]

M. Blaikie: Oui. Pas nécessairement tout de suite, vous pouvez y réfléchir, si vous voulez. Mais j'aimerais que vous nous fassiez une suggestion concrète: avant de passer à l'étude article par article, allez au moins sur place à tel ou tel endroit, et allez entendre les gens.

Je pense que ce serait une requête raisonnable que le Comité devrait prendre en considération. Ce qui en résultera, je ne peux pas vous le garantir. Mais qu'en pensez-vous?

Mme Doubleday: Commencez par aller à Nain, dans le Labrador. Allez écouter les Inuit de l'Association du Labrador. De Nain, vous pourriez vous rendre à Kuujuaq, qui est le centre d'activité inuit pour le nord du Québec, et où l'on attache une grande importance à l'environnement maritime. On les oublie souvent, mais je crois qu'ils doivent comparaître plus tard dans la journée, ou peut-être à une date ultérieure.

De là, vous devriez, bien sûr, aller à l'île de Baffin. John aura certainement quelque chose à dire à ce propos, puisqu'il représente cette région ici aujourd'hui, mais je suis sûr que les gens de Pond Inlet pourront brosser un tableau très complet de la situation et qu'ils le feront avec grand plaisir. Ils sont en première ligne depuis le début et ils ont toujours eu pleinement conscience de l'importance de la question. Ils se sont organisés et ils sont prêts à traiter avec tous ceux qui voudront s'adresser à eux. Ce serait donc une étape très importante.

Il y aurait également Clyde, Broughton, le Cap Dorset et tant d'autres endroits, comme Rankin Inlet. Puis il y a le district de Keewatin, qui préoccupe plus particulièrement les Inuit de la région. Vous pensez qu'ils n'ont peut-être pas grand-chose à dire au Comité, mais la baie d'Hudson est très importante pour eux; ils en tirent énormément de ressources. Il y aurait également le détroit d'Hudson; à l'ouest, si vous alliez jusqu'à la baie de Cambridge ou si vous pouviez aller à Inuvik et faire venir des témoins là, ce serait très utile.

Le président: Monsieur Pattimore, voulez-vous ajouter d'autres noms à la liste?

M. Pattimore: Je n'ai pas d'autres noms à ajouter. Je voulais simplement revenir sur une chose qu'a dite Nancy. Elle a dit que les gens de Pond Inlet auraient certainement des choses intéressantes à dire. Il est vrai qu'ils ont constitué la *High Arctic Development Impact Zone Society*, dont parlait Nancy, mais je tenais à vous faire remarquer que si leur témoignage est sans doute très important, il serait aussi important, ou même plus, d'entendre les gens qui ne sont pas organisés, c'est-à-dire qui n'ont pas créé de société sur l'impact du développement dans une zone donnée, mais qui habitent là, qui sont par exemple chasseurs. À l'île Broughton, en particulier, ou à Clyde River, deux communautés à l'est de la terre de Baffin sur le détroit de Davis, situé le long de la voie même qu'emprunteraient les navires, ceci simplement pour bien vous faire comprendre qui vous devriez aller entendre.

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

M. Forrestall: Si vous vouliez ajouter quelque chose, madame Doubleday, allez-y.

[Text]

Ms Doubleday: Thank you. Mr. Chairman, might I add one comment to the answer that was given earlier?

The Chairman: Yes, of course.

Ms Doubleday: This goes to the question of painting the picture of the impacts on the lifestyle. This is a horrible example of how one thing leads to another. Most of the committee members have perhaps heard of the convention on international trade in endangered species. It is an international convention to which Canada is a party, sometimes referred to as the Washington convention.

At this convention, countries enter into discussions about the status of animals. In the past few years, influenced largely by animal welfare groups, they have been looking very seriously at the marine mammal situation, particularly in the north, which is of direct relevance to Inuit.

This sounds a long way from the concerns at hand, but believe me, it really is not. The situation that we had in Buenos Aires in April was this: the narwhal is a marine mammal, a small whale with a unicorn-like tusk at the front. It is a tooth that grows out in a curve, in a spiral. The narwhal was proposed for listing as an endangered species, but it is not. To the best of our knowledge, scientifically speaking, work done particularly by Fisheries and Oceans but also by independent researchers shows that it is not an endangered species.

• 1655

But one of the arguments made to me by the West Germans, who were making this proposal for listing this species on the appendices, was that clearly Canada was promoting shipping in the Arctic and this threatened the habitat and even if the animal was not in danger at this point in time it certainly would be because there would be pollution and other forms of negative interactions that would affect the animals.

That is certainly interesting coming from the West Germans because as I understand it they are one of the countries proposing to build a Class 8 or Class 9 vessel that would be a supertanker used in the Northwest Passage.

This relates to something that was observed that goes to the question of painting the picture. Narwhals were not often seen near Igloodik, but ever since Nanisivik Mines started to operate and the ships started to move the ore out of Nanisivik narwhals have started to turn up near Igloodik. We do not know if there is a causal connection. We cannot say that there is. All we can say is that people in the north are starting to see changes that are coincidental with other changes, and they are very aware that the eyes of the world are on them and that their livelihood is in jeopardy in some senses not only from the development going on around them but also from the point of view of the international actions of other groups who are looking at this development activity and making judgments about the viability of the wildlife that go against the interests of the people who depend on the wildlife.

[Translation]

Mme Doubleday: Merci. Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à la réponse qui a été donnée tout à l'heure?

Le président: Oui, bien sûr.

Mme Doubleday: À propos des répercussions sur le mode de vie, cet exemple montre de façon tragique comment une chose en entraîne une autre. La plupart des membres du Comité auront sans doute entendu parler de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore menacées d'extinction. C'est une convention internationale que le Canada a signée, et que l'on désigne parfois sous le nom de Convention de Washington.

Il y est question du statut des animaux. Au cours des dernières années, sous l'influence principalement des groupes de protection des animaux, les pays signataires se sont intéressés de très près à la situation des mammifères marins, surtout dans le Nord, ce qui touche directement les Inuit.

Cela peut vous paraître tout à fait étranger à la question qui nous occupe ici, mais croyez-moi, ça ne l'est pas. Voici ce qui est arrivé à Buenos Aires, en avril. Le narval est un mammifère marin, une petite baleine portant une défense unique, comme une licorne. C'est une dent qui pousse vers l'extérieur, en spirale. On a proposé de mettre le narval sur la liste des espèces menacées d'extinction, mais il n'est pas menacé. À notre connaissance, d'après les études scientifiques menées particulièrement par le ministère des Pêches et Océans, ainsi que par des chercheurs indépendants, le narval n'est pas menacé d'extinction.

Mais l'un des arguments que m'ont présenté les Allemands de l'Ouest, qui sont à l'origine de cette proposition, c'est que puisque le Canada favorise le trafic maritime dans l'arctique, l'habitat du narval est menacé, et que même si l'animal n'est pas encore en danger, il le sera certainement à l'avenir en raison de la pollution et d'autres effets négatifs pour les animaux du trafic maritime.

C'est intéressant, venant des Allemands, puisque l'Allemagne est l'un des pays qui projette de construire un navire de classe 8 ou 9, un supertanker citerne qui suivrait la route du passage du nord-ouest.

Cela m'amène à ce que l'on disait tout à l'heure à propos des répercussions. On voyait rarement des narvals près d'Igloodik, mais depuis que la *Nanisivik Mines* est exploitée et que les navires ont commencé à transporter le minerai de Nanisivik, on voit des narvals près d'Igloodik. Je ne sais pas s'il y a un lien. Nous ne pouvons pas l'affirmer. Tout ce que nous savons, c'est que les gens du Nord commencent à remarquer des changements en série; et ils se rendent bien compte que le monde entier les regarde et que leur survie est en jeu, non seulement en raison du développement de leur région, mais aussi en raison de l'action internationale des groupes qui surveillent ce développement et qui portent des jugements sur les possibilités de survie de la faune, jugements contraires aux intérêts de ceux qui dépendent de la faune pour leur survie.

[Texte]

This is another dimension which—forgive me for straying a bit from the nature of the discussion here—I feel it is important to mention to you today.

Thank you very much.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: To preserve the most magnificent creatures God ever put in the waters, I am entirely sympathetic with your point of view.

I might just say, in connection with that, that a rather interesting environmental study, the physiology of animals and birds—I am sorry; there is another word for it—hopefully may draw some useful conclusions for us. Some birds now cannot move away from airports, where there is a horrendous noise. That is an environmental and developmental process taking place.

I want just briefly to come back to one point and in a sense respond to it. It is the intent of these amendments with respect to claims indeed to make more brief and very much short-circuit the previously or indeed the present very cumbersome court procedure that is required. Now all that is required is, either in real or in apprehended situations, for a claimant to apply directly to the administrator and he shall forthwith make a determination in the proper sense. The adequate appeal processes to the Admiralty Court, certainly in the cases of oil pollution, are there, and this was simply the intent, and we hope the bill reflects that. If it does not, then we would ask you—indeed, urge and invite and beg you—to differ with us in writing because the intent is to make the application procedure in the event of a claim first of all much swifter, secondly much less expensive for the claimant, and to render early decisions and hence a precedent for claiming procedures.

The hope is that where perceived or real damage has been done it is dealt with not over a period of years but in a matter of weeks, certainly not more than months, which is an advance.

• 1700

The observations with respect to how this will happen are useful, and I think I would conclude with this observation. With respect to Bill C-75, the Minister has made very clear undertakings with respect to the establishment of a consultative process, and here I may be forgiven if I generally say with respect to clause 4. I know the Minister's intent is constantly to review all clauses. The intent of the bill is to improve the situation, to improve safety, to improve liability protection; it is simply to progress. If it is not strictly within the terms of the consultative committee with respect to clause 4 of Bill C-75, it is certainly within the boundaries of the responsibilities—indeed, obligations—of the Standing Committee on Transport and other standing committees of this Parliament to look at the concerns raised by my colleagues from the New Democratic Party, and indeed, the Liberal Party, because they are concerns we share.

We are very pleased to have a list of basic communities that might, and well should, be visited with respect to the concerns

[Traduction]

Pardonnez-moi de m'être un peu écarté du sujet, mais c'est un autre aspect qu'il me paraissait important de mentionner aujourd'hui.

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je comprends entièrement votre point de vue, dans l'intérêt de la sauvegarde des créatures les plus magnifiques que Dieu a mises dans les eaux.

A ces propos, je voulais simplement vous signaler que nous pouvons espérer obtenir des conclusions utiles d'une étude écologique intéressante sur la physiologie des animaux et des oiseaux—excusez-moi, il existe un terme plus précis. Certains oiseaux ne peuvent plus s'éloigner des aéroports, où le bruit est pourtant infernal. L'environnement évolue donc.

Je voudrais rapidement répondre à une question qui a été soulevée tout à l'heure. Les amendements concernant les revendications visent en fait à abrégé, à raccourcir la procédure juridique actuelle qui est extrêmement lente. Il suffira, dans des situations réelles où des cas hypothétiques, que le plaignant s'adresse directement à l'administrateur, lequel prendra immédiatement une décision. Les mécanismes d'appels au tribunal maritime sont prévus, surtout pour les cas de pollution par hydrocarbure, et c'était bien notre intention; nous espérons que cela est clair à la lecture du projet de loi. Si ce n'est pas le cas, nous vous demandons—et même beaucoup d'insistance—de nous faire part de votre désaccord par écrit, car notre intention était certainement tout d'abord de faciliter la procédure en cas de plainte et de demande de compensation, deuxièmement de la rendre beaucoup moins chère pour le plaignant, et enfin d'arriver rapidement à un jugement, afin d'avoir une jurisprudence.

Nous espérons que les plaintes pour dommages réels, ou perçus comme tel, pourront être réglées en quelques semaines, en quelques mois au plus, et ne plus traîner des années comme c'est le cas actuellement.

Les observations sur la façon dont ceci se produira sont utiles, et je crois que je vais conclure là-dessus. À propos du projet de loi C-75, le ministre s'est engagé expressément en ce qui concerne un mécanisme de consultation et, pardonnez-moi si je précise, en ce qui concerne l'article 4. Je sais que le ministre a l'intention de revoir tous les articles régulièrement. Ce projet de loi a pour objectif d'améliorer la situation, de multiplier les mesures de sécurité et d'améliorer la responsabilité au tiers; c'est un progrès. Il appartient au comité permanent des transports et aux autres comités parlementaires permanents, si cela ne relève pas du mandat du comité consultatif créé en vertu de l'article 4 du Bill C-75, d'analyser les préoccupations soulevées par mes collègues néo-démocrates et libéraux, car nous partageons ces préoccupations.

Nous avons établi une liste de localités dans lesquelles nous pourrions, et même devrions, nous rendre et ce, compte tenu

[Text]

your two groups have enunciated here this afternoon. It may well be that it is by far the better committee to do it, as well as other standing committees who must deal with the philosophy of legislation as we get into parliamentary reform. We are in a transition period now. I think it is appropriate to say that, within two or three years' time, unless there is an extraordinary circumstance, legislative committees will probably not be hearing witnesses; rather, the permanent standing committees will be charged with the responsibilities of sorting out these concerns long before legislation is drafted or presented to the House of Commons so that those from all parties in the Senate and the House of Commons itself will know that the subject-matter and the principles of the bills that are in front of them have been exhaustively sorted out by members of standing committees whose responsibility it is.

I want only to reassure you that the intent of the bill with respect to the north is not in any disregard whatsoever. The concern we all have is there. You have made a suggestion that I think will lead to an improvement in the bill.

Mr. Chairman, I appreciate both witnesses and their contribution, and I only say that I have been there and I do know.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Fulton, did you have comments?

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. I would like to make a few comments and then put a question regarding zoning to the witnesses. I share their concern in relation to this bill that it is Trojan horse legislation; it is all regulation and administration by a Governor in Council.

I must say I am surprised to have heard one of the members of this committee indicate that he was unaware of the *MV Arctic*, which was part of the Bent Horn project last year. I think that sent a signal to everyone in the north about the kinds of concerns there should be about how the new government intends to deal with transit in the north. The regulations were specifically changed by the Minister through Order in Council to allow a vessel that could not go into the Bent Horn area because of the specific zone ice regulations in the Arctic Waters Pollution Prevention Act to bring 100,000 barrels of crude oil down from the north.

• 1705

Having said that, I want to touch on the point made by the Parliamentary Secretary, because I would not want it to be left on the record as being a situation where this bill says the compensation will occur within weeks, or certainly not months. I refer to page 90, proposed section 784, where it gives the administrator six years, where individuals have lost their livelihood or have had their livelihood damaged. Here it refers to culture, to the harvesting of marine plants, production, breeding, holding, or rearing of fish, deriving of their income from fishing, owning a fishing vessel, or hunting or making

[Translation]

des préoccupations que vos deux groupes ont soulevé ici cet après-midi. Il se peut que le Comité soit le mieux à même d'y répondre, ainsi que d'autres comités permanents chargés de se pencher sur les principes législatifs énoncés dans le cadre de la réforme parlementaire. Nous traversons une période de transition. On peut dire, je crois, que d'ici deux à trois ans, à moins que des circonstances extraordinaires ne surgissent, les comités législatifs n'entendront vraisemblablement pas de témoins; il appartiendra au comité permanent d'entendre tous les points de vue bien avant que les textes de loi ne soient rédigés ou présentés à la Chambre des communes si bien que tous les députés et tous les sénateurs sauront que l'objet et les principes de ces textes législatifs auront été dégagés par les membres des comités permanents qui en auront la responsabilité.

Je voudrais vous rassurer et dire que ce projet de loi ne cherche pas à éviter les problèmes propres au Nord. Bien au contraire il traduit notre préoccupation à ce sujet. Vous avez fait une suggestion qui améliorera, je crois, ce projet de loi.

Monsieur le président, je remercie les témoins de leur contribution; permettez-moi d'ajouter que je me suis rendu dans le Nord et que je connais la situation.

Le président: Merci infiniment.

Monsieur Fulton, avez-vous des observations à faire?

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Je voudrais faire quelques observations et ensuite poser aux témoins une question relative au zonage. Ils s'inquiètent de ce que ce le projet de loi puisse être assimilable au cheval de Troie, et je partage cette inquiétude; c'est en effet le gouverneur en conseil, et lui seul, qui est chargé de la réglementation et de l'administration.

Je dois dire que j'ai été surpris d'entendre un des membres du Comité dire qu'il n'était pas au courant des manœuvres du «*MV Arctic*», manœuvres effectuée dans le cadre du projet Bent Horn l'année dernière. Je crois que cet évènement a fait comprendre aux habitants du Nord qu'il fallait s'inquiéter des problèmes de transport dans le Nord et des mesures prises par le nouveau gouvernement pour s'y attaquer. Le ministre a modifié exprès les règlements par voie de décret pour permettre à un navire, qui ne pouvait pas traverser la région de Bent Horn en raison des règlements d'application de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, d'acheminer 100,000 barils de pétrole brut du Nord.

Cela dit, je voudrais revenir à ce qu'a dit le secrétaire parlementaire, car je ne voudrais pas que l'on croie, d'après le compte rendu, que la compensation sera effectuée en quelques semaines ou même en quelques mois. Je me reporte à la page 90, article 784, qui stipule que l'administrateur dispose de six ans lorsque quelqu'un a perdu ses sources de revenu ou une partie de ces sources. Cet article porte sur la culture, la récolte des plantes aquatiques, la production, la reproduction des poissons, la conservation, l'engraissement et l'élevage des poissons, les revenus tirés de la pêche, de la possession de bateaux de pêche, de la pêche ou de la chasse, ou enfin de la

[Texte]

food from animal skins, and so on. Six years is a long time, I would suggest, to someone living in Pond Inlet.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I want to make a point of order. Mr. Fulton has left the impression that there was a significant departure from order. I think it is useful for the members of the committee and for the record that it be shown that one part of the ship was Class 3, one part was Class 4. I think he is being a little facetious in his premise, and he might want to correct that.

The point is that 75% of the ship was in proper order and it was accompanied by an ice-breaker. So the total ship was perfectly in order, and there was not a bending of the rules as he would suggest. And he knows that. Or does he know it?

Mr. Fulton: Yes, Mr. Chairman, the *Titanic* might not have sunk if the deck chairs had been re-circled as well.

But let me deal with zone regulations. Compensation alarms me. I would like to hear your comments on how many Inuit would be able to wait six years for the settlement of a claim if they lost all their equipment and all the fish and seals and bears in their area.

The thing I think this committee has to direct itself to is the Trojan Horse nature of the bill. Again, a previous member pointed out all kinds of proposed sections saying the Governor in Council may do this and may do that, which is regulation by accommodation: as you require certain regulations, you accommodate them through Order in Council.

Would you not agree that what the Inuit and northerners generally want to see is a legislated zoning and regulatory regime brought into being which states very specifically on the dates and times and ice conditions and presence of marine animals, migratory birds, and so on, that there be certain routings, certain numbers of rpm's, a certain amount of propeller noise, certain numbers of movements through the area, and so on? I share your concern that at certain times of the year we have to focus our minds on the fact that when a ship goes through, it is like putting a huge canyon in the middle of the prairie. You cannot just come along with a 450-foot ladder and slap it across and drive your Skidoo across and then load up this 450-foot ladder and away you go again.

Nor can you realistically avoid the good scientific data, the raw data adduced in relation to the Lancaster Sound studies, that it might well be the case that some air-breathing mammals, such as whales, would follow in the track and get stuck at freeze-up, because they have natural areas of occupancy during freeze-up where they maintain their breathing holes, and should a huge tract be opened nearby, they would use their sonar to locate it and they would go over and simply assume that perhaps there is another hole there that is going to be maintained. And of course where ships are moving there is greater wind movement, you get much greater freezing factors in those areas, and those areas can close up very quickly.

Having said that, I would just like you to indicate to the committee what kind of legislation, in terms of zones, you would like to see. Would you like to see the completion of

[Traduction]

pelletterie. Pour quiconque vit à Pond Inlet, six ans, c'est énorme.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement. M. Fulton donne l'impression que l'on s'écarte de l'usage en cours. Je crois qu'il serait utile de rappeler aux membres du Comité qu'une partie du navire relevait de la catégorie 3 et une autre partie de la catégorie 4. Je crois qu'il plaisante et je voudrais qu'il corrige cette impression.

Ce navire était accompagné par un brise-glace et, pour l'essentiel, les règles ont été respectées. Ce navire pouvait circuler dans ces eaux, et aucune règle n'a été enfreinte comme il a l'air de le suggérer. D'ailleurs, il le sait fort bien.

M. Fulton: Oui, monsieur le président, le *Titanic* n'aurait peut-être pas coulé si les chaises panoramiques avaient été disposées en cercle.

Mais permettez-moi d'aborder la réglementation touchant le zonage. Le règlement sur la compensation m'inquiète. Combien d'Inuit pourront-ils attendre six ans qu'une réclamation soit réglée s'ils ont perdu tout leur matériel, tous les poissons, les phoques et les ours de la région.

Là encore, c'est la façon de procéder à laquelle le Comité devrait s'opposer. Tout à l'heure, un député a parlé de cheval de Troie, précisant que beaucoup de choses dépendront du Gouverneur en Conseil, qui en disposera par voie de règlements; il suffit au gouvernement de signer des décrets pour imposer les règlements qu'il veut.

Ne pensez-vous pas que les Inuit et les gens du Nord veulent que ces zones et ces règlements soient établis par un texte de loi énonçant avec précision les dates, les heures, les conditions de gel, la présence d'animaux aquatiques et d'oiseaux migrants, et que les voies, le nombre de tours par minute, le bruit autorisé, le nombre de manoeuvres dans la région soient réglementés? Je vous comprends lorsque vous dites qu'à certaines époques de l'année, lorsqu'un navire traverse ce secteur, c'est comme si l'on creusait un énorme canal au milieu d'une prairie. Vous ne pouvez tout simplement pas poser une échelle de 450 pieds, passer dessus en motoneige, ramasser l'échelle et repartir.

Vous ne pouvez pas non plus fermer les yeux sur les données scientifiques recueillies et compilées à la suite des études de la région de Lancaster Sound qui indiquent que certains mammifères aquatiques qui ont besoin d'air, comme les baleines, suivraient peut-être le sillon creusé par ces navires et se trouveraient coincés lors du gel, car ces animaux, pendant la période de dégel, restent en général près d'endroits donnés pour respirer. Si un énorme sillon était creusé tout près, ces animaux se serviraient de leur sonar pour le trouver, pensant disposer d'un autre coin où s'installer. N'oublions pas que le passage des navires déclenche des vents, que le gel est alors plus rapide et que ces endroits pourraient se refermer très rapidement.

Cela dit, j'aimerais que vous nous disiez ce que la loi devrait prévoir au sujet des zones. Voudriez-vous que soient effectuées certaines études scientifiques de base sur les créatures

[Text]

certain basic scientific at least to the best possible scientific information available, to base at least our early zones to be as limited as possible and as environmentally non-sensitive or "a-sensitive" as possible, so that at least the early routings, to as great an extent as possible, are as non-disruptive as possible?

• 1710

I must say that the evidence we heard first today from Nancy is quite alarming, that when the *Polar Sea* went scampering through they were just charging through areas where obviously mammals were present. I think those two things, the *MV Arctic* situation and the situation with the *Polar Sea*, cannot do anything other than create great fear in the hearts of northerners, and to have Trojan horse legislation where...

I am sure Mr. Forrestall in his heart would like to hope that over time good regulations evolve, but I think we have learned in this country that if you want good legislation then you get it when the legislation is being written. Very few bills are rewritten other than on a decade or a multi-decade timeframe.

So could you comment on six years in terms of compensation and whether you would be prepared to find this kind of approach more acceptable if properly legislated ecologically sensitive zone determinations were made first?

Ms Doubleday: There are a number of elements and, yes, of course we are promoting the concept of zonation. We think that is important to management.

Clearly, from the point of view of the Inuit there needs to be some sort of a regime under some sort of a Nunavut offshore authority that has representation from Inuit. There has to be some sort of a link—this is something I intended to mention earlier, but I may not have done it effectively—between what is being negotiated in the land claims process by way of Inuit participation in management and the attempts to set legislative regimes in place. We would not like to see that attempt to negotiate participation on an ongoing basis superseded legislatively. So, yes, we would like to see the legislation improved to avoid areas where we still have some concern about the quality of the knowledge available.

One example is the situation with the polynia. This is an area that remains ice free year round and it seems to be biologically very rich because it is ice free and the light, such as it is, gets into the top layer and of course the phytoplankton are active. This is one of the areas the marine mammals use on a year-round basis for breathing. We do not know totally the story of why these areas stay open and we do not know what will happen if we start cutting channels connecting them to other areas and causing more mixing of the water and so on. We are just not sure, because it seems that there might be a very subtle difference in temperature and salinity that is responsible for maintaining the layering and keeping those areas open. We do not understand that very well so, yes, the suggestion of at least initially avoiding areas that are not well understood would be very helpful.

[Translation]

indigènes non humaines de la région, ou tout au moins disposer des meilleurs renseignements scientifiques possible pour que ces zones soient le plus possible restreintes, qu'elles aient le moins d'impact sur l'environnement pour que les premiers itinéraires établis soient les moins perturbateurs possible?

Ce qu'a dit Nancy aujourd'hui est tout à fait alarmant: lorsque le *Polar Sea* est passé dans la région, il a traversé des zones où des mammifères étaient présents. Je crois que ces deux événements, l'incident du *MV Arctic* et celui du *Polar Sea* ne peuvent que susciter une crainte farouche chez les gens du Nord et les inciter à demander un texte de loi concentrant tous les pouvoirs entre les mains...

Je suis sûr que M. Forrestall espère sincèrement qu'une réglementation judicieuse sera établie, mais je crois que nous savons par expérience que si l'on veut une législation judicieuse, il faut qu'elle ait été écrite au préalable. La plupart des projets de loi ne sont révisés que tous les 10 ans ou même plus.

Pourriez-vous donc nous dire ce que vous pensez de ces six ans qu'il faut attendre avant d'obtenir un règlement et seriez-vous disposés à trouver ce genre d'approche plus acceptable si les zones écologiquement sensibles étaient déterminées à l'avance par voie législative?

Mme Doubleday: Il existe un certain nombre d'éléments et nous encourageons évidemment la répartition en zones. Je crois que c'est très important pour bien aborder cette question.

Il est évident que, du point de vue des Inuit, il faut établir un mécanisme, un office des côtes de Nunavut, au sein duquel les Inuit seraient représentés. Un lien doit être établi—et je voulais vous en parler tout à l'heure, mais peut-être me suis-je mal exprimé—entre les revendications territoriales en cours de négociation où les Inuit sont représentés et les tentatives faites pour établir des mécanismes législatifs. Nous ne voudrions pas qu'une loi puisse soustraire aux Inuit le droit de négocier leur participation à des mécanismes quelconques. Donc, oui, nous aimerions que ce texte soit amélioré et évite les domaines où nos connaissances semblent encore insuffisantes.

La polynia en est un exemple. Cette région ne gèle jamais et semble être biologiquement très riche, car elle est libre de glace, la lumière pénètre sous la surface et le phytoplancton y est très actif. C'est une des régions dans lesquelles les mammifères aquatiques restent toute l'année. Nous ne savons pas exactement pourquoi ces régions ne gèlent pas et nous ne savons pas ce qui se produira si nous creusons des sillons qui les relieront à d'autres régions non prises par la glace, mélangeant ainsi les eaux. Nous ne sommes pas sûrs; la raison de ce phénomène pourrait être une différence infime de température et du taux de salinité. Nous ne comprenons pas très bien ce phénomène, et il serait effectivement préférable d'éviter les régions où certains phénomènes restent inexpliqués.

[Texte]

Obviously the quality of the knowledge in various circumstances is not consistent. It is not a homogeneous field of knowledge.

On the question of ice mechanics, the activities of the people have to be considered as well. The example was presented of a canyon through the Prairies or a large area of open water which cannot be traversed by dog team or skidoo. The other side of the coin is that sometimes when the ice edge is revealed because of ice movement you get pressure ridges thrown up which can be 70 feet to hundreds of feet in the air and which can give you a very difficult time because you have to lift your skidoo or your sled over these huge, irregular blocks of ice.

So it is not just, from our point of view, the dimension of the ecological sensitivities and the lack of knowledge, but it is also the seasonal patterns of the activities of the people. We realize this is a complicated thing to try to deal with, which is one of the reasons why a certain amount of faith is placed in the notion of a Nunavut offshore authority which would have Inuit participation, which would be negotiated through the claims process to ensure the participation would be helpful.

We also recognize that things change over time: patterns of ice and mammal movement; patterns of human activity change as well. So I think what you are proposing would be very helpful. We are not saying that it would be simple or easy to do; we recognize that it is difficult.

Mr. Pattimore: With all due respect to the federal legislation and the process by which it is arrived at, I would like to go one step further than what Nancy is saying.

I think Inuit in the Nunavut region would be quite comfortable to make this legislation themselves, at home in the north, north of the 60th parallel. That brings us to the question of devolution of authorities over the marine environment, at least in the north, or partial devolution; devolution of those authorities to whatever structures of government northerners want to have.

• 1715

I have to highlight something very strongly. I think one of the members alluded to it earlier. We are talking about something very unique in the sense of a regulatory and legislative body that is desired by Inuit people. Some of the remarks Nancy has made, the things that are known, and known even vaguely in some cases, by northerners make the north so unique that historical mechanisms for legislation and management are not good enough there. There has to be something equally as unique and creative to give you the legislative and management regime to handle those things. The place is unique. We do not know enough about it. Legislation tailored for southern needs, or only made in the south, is not good enough for the north.

I am not making a demand by Inuit people, but most of them would be more comfortable to be much more directly involved in legislative processes in the north.

The Chairman: Thank you. I think the points have been made.

[Traduction]

Il est manifeste que les données que nous possédons ne sont pas d'égale qualité. Ce n'est pas un domaine de connaissances homogène.

Pour ce qui est de la mécanique du gel, il faut également tenir compte du taux d'activités. Tout à l'heure on a parlé d'un canal traversant les Prairies, d'une grande masse d'eau qu'on ne pourrait traverser en motoneige ou en traineau. Il y a autre chose, lorsque la glace reprend, des récifs peuvent se former dont la hauteur peut varier de 70 pieds à des centaines de pieds. Ces énormes obstacles gênent les déplacements, car il vous faut alors faire passer votre motoneige ou votre luge par-dessus.

Ainsi, il ne faut pas tenir compte seulement de l'impact sur l'environnement et des renseignements incomplets dont nous disposons, mais également du caractère saisonnier des activités de ceux qui y habitent. Nous nous rendons compte qu'il ne sera pas facile de s'attaquer à ces problèmes, et c'est une des raisons pour lesquelles nous préférierions qu'un office des côtes de Nunavut soit créé, où les Inuit siègeraient et où ils négocieraient ces questions avec les revendications territoriales.

Nous nous rendons également compte que rien n'est statique: la formation de la glace change, de même que les déplacements de mammifères et le taux d'activités de ceux qui habitent dans cette région. Ce que vous proposez serait donc très utile. Nous ne prétendons pas que ce sera simple ni facile; nous savons que cela ne l'est pas.

M. Pattimore: Je ne veux pas attaquer ce texte de loi ou la manière de procéder pour y arriver, mais j'aimerais aller un peu plus loin.

Je crois que les Inuit de la région de Nunavut préféreraient élaborer leur propre projet de loi, chez eux, au nord du soixantième parallèle. Ce qui nous amène à la question de la dévolution des pouvoirs en matière de marine marchande ou à tout le moins dans le Nord pour répondre à la volonté de habitants de la région.

Je tiens à insister sur le fait que c'est une mesure à laquelle le peuple inuit tient énormément. L'originalité et la spécificité des conditions dans le grand Nord sont telles que les modalités de gestion et de législation normales n'y donneraient pas de bons résultats. Il est indispensable de mettre au point un système propre à la région. Des lois élaborées en fonction du sud du pays ne sauraient s'appliquer dans le grand Nord.

Les Inuit seraient bien plus rassurés s'ils pouvaient participer directement au processus législatif dans le Nord.

Le président: Merci.

[Text]

Mr. ForreSTALL, do you have a comment?

Mr. ForreSTALL: I have a very brief comment to make. The legislation clearly spells out that the administrator shall act forthwith. That does not extend to five or six years under any reasonable judgment. The use of the term "six years" in the legislation refers to an instance that might occur but the effect of which might not be noticed for three, four, five years, even up to six years. It is two entirely different things. The intent of the bill is to . . .

Mr. Fulton: A point of order. Mr. ForreSTALL is referring to a different section. It is where a claimant accepts an offer of compensation the administrator shall pay forthwith. It is where it involves a loss of income, which is really the crucial issue in terms of north of 60, the administrator has six years. It is very clear. Proposed section 785 on page 90 makes it very clear the administrator has six years. It is only if the . . .

The Chairman: The point the Chair would like to make, notwithstanding the comments that have been made by both you and Mr. ForreSTALL, when we come to clause-by-clause consideration, as a result of evidence heard from witnesses that would be a better place for these particular points of technicality to be raised.

Mr. Fulton: Yes, Mr. Chairman. I just would not witness to go away thinking that Mr. ForreSTALL was right.

Mr. ForreSTALL: I think I am entitled to invite Mr. Fulton to read the bill.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: It is just an observation. We are listening to witnesses who have come great distances to speak to us and bring the points of views of communities in the north. They are saying regarding the bill that a lot more could be done; there should be a lot more consultation. As a committee member, I feel we are being rushed, because we will be into clause-by-clause consideration in, what, a couple of weeks.

An hon. member: Not if we decide to go to the north.

Mr. ForreSTALL: We are sort of in a philosophical area right now.

Mr. Robichaud: Well, it always seems to work out that way.

You mentioned a few places that it would be good for the committee to visit and get information firsthand from the people. I feel not too at ease with that. You feel good because you mentioned those communities, and we will probably be feeling good because we listened to you, but what are the chances, Mr. ForreSTALL, of the committee going to the north and visiting those communities and getting firsthand information from those people?

Mr. ForreSTALL: I attempted, Mr. Chairman, to address that a short while ago. The Standing Committee on Transport is already mandated to go north. I expect the standing committee, under the distinguished leadership of Mr. Nowlan . . . Indeed, my time on the standing committee is very short, I guess I am about to be kicked off it. My total urgency and

[Translation]

Monsieur ForreSTALL, vous avez une observation.

M. ForreSTALL: Le projet de loi stipule que l'administrateur agira sans délai, ce qui ne signifie pas, bien entendu, après cinq ou six ans. L'expression six ans telle qu'elle figure dans le projet de loi s'appliquerait au cas où on ne s'apercevrait des effets qu'au bout de trois, quatre, cinq voire six ans. C'est donc deux choses complètement différentes. L'objet du bill . . .

M. Fulton: J'invoque le Règlement. M. ForreSTALL parle d'un article différent. C'est lorsque le requérant accepte une offre de compensation que l'administrateur doit payer aussitôt. En cas de perte de revenu, question cruciale pour les régions au nord du soixantième parallèle, l'administrateur dispose de six ans. C'est tout à fait clair. Le projet d'article 785, à la page 90, précise sans doute aucun que l'administrateur dispose de six ans. Ce n'est que si . . .

Le président: En dépit de l'intervention de MM. Fulton et ForreSTALL, j'estime que c'est au moment de l'étude article par article du bill qu'il convient de soulever ce genre de question.

M. Fulton: D'accord, mais je ne voudrais pas que les témoins pensent que M. ForreSTALL avait raison.

M. ForreSTALL: M. Fulton devrait relire le projet de loi plus attentivement.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Nous avons devant nous des témoins qui sont venus de très loin pour nous faire part du point de vue des habitants du grand Nord. Or d'après eux la consultation a été tout à fait insuffisante. J'estime qu'on ne nous laisse pas suffisamment de temps, vu que l'étude article par article du bill débutera d'ici une quinzaine de jours.

Une voix: Pas si nous décidons de nous rendre dans le grand Nord.

M. ForreSTALL: C'est une question de principe.

M. Robichaud: C'est ce qui arrive toujours.

On a invoqué plusieurs endroits où le Comité devrait se rendre pour obtenir des renseignements de première main. Vous vous sentez très vertueux parce que vous avez mentionné ces communautés, et nous nous sentirons sans doute vertueux d'avoir pris votre avis, mais, moi, je voudrais savoir si en nous rendant dans le grand Nord pour rendre visite à ces communautés on obtiendrait effectivement des renseignements de première main.

M. ForreSTALL: J'ai déjà répondu à cette question tantôt. Le comité permanent des Transports doit se rendre dans le Nord. Le comité permanent présidé par M. Nowlan . . . Je vais d'ailleurs devoir quitter le Comité très prochainement. J'engage donc vivement le Comité à se rendre dans le Nord et à soumettre ses recommandations le plus rapidement possible.

[Texte]

support will be for the standing committee to go north and to make the appropriate reports as quickly as possible.

An hon. member: Before this bill is . . .

• 1720

Mr. Forrestall: In many respects this is an enabling authority. It will take some time to develop adequate regulations. The standing committee has ample opportunity to fulfil two or three functions. The function Mr. Robichaud addresses is one of those, and in my judgment, I believe the standing committee can very well usefully spend the time in determining and shaping and taking into account the very real concerns: who determines zones, who is in charge of a vessel, and all the other questions that both our distinguished witnesses put this afternoon.

To be quite frank with you, while I would appreciate the opportunity for this committee in its fullness to go north, the reality is that we are seized with a bill that has been approved in principle by Parliament. Now I would like to see the more philosophical aspect of our parliamentary process seize itself of some very real experiences on the ground with people who are faced with the consequences of what we do with respect to regulation.

I invite Mr. Robichaud to ensure that he is a member of the permanent Standing Committee on Transport because he has displayed a growing and a very real interest in transport matters and the human and socio-economic dimension of transport in Canada. I hope he stays with us; I hope he stays with the permanent standing committee.

Mr. Chairman, for Mr. Robichaud's edification, I have already very strongly made that suggestion both to the Minister of Transport and to the chairman of the Standing Committee on Transport of the Parliament of Canada, and I have urged them to do precisely what has been asked of us by the witnesses this afternoon. I may say to you that in principle they have acquiesced, and hopefully, they will do that before the snow melts in the north.

Mr. Robichaud: That means it would be consultation after the fact.

The Chairman: Not necessarily.

Mr. Forrestall: Not necessarily, Mr. Robichaud. I do not want to get into the debate that we were into a couple of weeks ago. I do not want to suggest to you the parliamentary practices and procedures, but in fact, this is a matter that had been approved in principle. Now we want to correct it to the degree that it is possible.

The Chairman: I would like to thank Ms Doubleday and Mr. Pattimore for being witnesses with us this afternoon. The clerk has reminded me of one suggestion, which is that perhaps you could have your written submissions made by February 26, which is roughly two weeks from today.

Mr. Forrestall: It is quite important.

The Chairman: The committee is now adjourned until tomorrow at 9.30 a.m. in this room.

[Traduction]

Une voix: Avant que le présent bill ne soit . . .

M. Forrestall: Comme il s'agit en quelque sorte d'une loi habitante, il faudra du temps avant qu'on ait mis au point les règlements d'application. Le Comité a donc tout le temps qu'il faut pour faire toutes ces choses. J'estime que le Comité devrait donc chercher à savoir qui détermine les zones, qui est responsable d'un bateau ainsi que toutes les autres questions qui ont été soulevées cet après-midi par nos témoins.

Même s'il serait en principe souhaitable que tous les membres du Comité puissent se rendre dans le Grand Nord, il ne faut pas oublier que le projet de loi dont nous sommes saisis a en principe été approuvé par le Parlement. Il serait certainement souhaitable que nous puissions nous rendre sur les lieux pour constater la façon dont ces règlements seront appliqués dans la pratique.

M. Robichaud devrait chercher à devenir membre du Comité permanent des transports, étant donné l'intérêt qu'il porte à tout ce qui touche aux questions des transports, aussi bien au plan humain qu'au plan socio-économique. J'espère donc qu'il continuera à siéger au Comité.

Je tiens donc à signaler à M. Robichaud que j'avais déjà proposé aussi bien au ministre des Transports qu'au président du Comité des transports que nous nous rendions sur les lieux ainsi que nos témoins le suggèrent. Leur accord nous est acquis en principe, et j'espère que le voyage pourra avoir lieu avant la fonte des neiges dans le Nord.

M. Robichaud: Mais ce serait une consultation a posteriori.

Le président: Pas nécessairement.

M. Forrestall: Pas nécessairement, monsieur Robichaud. Je ne voudrais surtout pas reprendre la discussion qui a eu lieu il y a une quinzaine de jours. Il ne m'appartient pas de vous expliquer la procédure parlementaire, mais il ne faut pas oublier que la question de principe a été réglée, mais nous pouvons encore y apporter des améliorations dans toute la mesure du possible.

Le président: Je tiens à remercier nos témoins de cet après-midi, M^{me} Doubleday et M. Pattimore. Le greffier me rappelle qu'il serait souhaitable que vos mémoires écrits nous parviennent avant le 26 février c'est-à-dire dans 15 jours environ.

M. Forrestall: C'est important.

Le président: La séance est levée jusqu'à demain matin 9h30, dans la même salle.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Inuit Tapirisat of Canada:

Nancy Doubleday.

From the Baffin Region Inuit Association:

John Pattimore.

Des Inuit Tapirisat du Canada:

Nancy Doubleday.

De la Baffin Region Inuit Association:

John Pattimore.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, February 13, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le jeudi 13 février 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson
Fernand Jourdenais

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 13, 1986
(10)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:38 o'clock p.m. this day, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Price and Fernand Robichaud.

Witnesses: From the Office of the Maritime Pollution Claims Fund: L.C. Audette, Administrator; James H. Smellie, Legal Counsel. *From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:* Gerry Fougere, Transportation Director; Barrie Willis, Member, Potatoes Canada.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

Jack Ellis announced his appointment as Chairman, in accordance with Standing Order 70.

The witnesses from the Office of the Maritime Pollution Claims Fund made a statement and answered questions.

The witnesses from the Prince Edward Island Potato Marketing Board made a statement and answered questions.

At 11:20 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING
(11)

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:37 o'clock p.m. this day, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan and Fernand Robichaud.

Witnesses: From the Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan: James Fish, Executive Director. *From the "Société de développement économique du Saint-Laurent":* Jacques Auger, President. *From the Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario:* Jack Master, Mayor. *From the National Farmers' Union:* Wayne Easter, National President; J.P. Hendricksen, P.E.I. potato and hog producer; James Rodd, potato producer.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 FÉVRIER 1986
(10)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 9 h 38, sous la présidence de Jack Ellis.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Price, Fernand Robichaud.

Témoins: Du bureau de la Maritime Pollution Claims Fund: L.C. Audette, administrateur; James H. Smellie, avocat-conseil. *Du Prince Edward Island Potato Marketing Board:* Gerry Fougere, directeur des transports; Barrie Willis, membre, Potatoes Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Jack Ellis annonce sa propre nomination à la présidence du Comité conformément à l'article 70 du Règlement.

Les témoins du bureau de l'Administrateur de la *Maritime Pollution Claims Fund* font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins du *Prince Edward Island Potato Marketing Board* font une déclaration et répondent aux questions.

A 11 h 20, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(11)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 15 h 37, sous la présidence de Jack Ellis.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Fernand Robichaud.

Témoins: De la Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan: James Fish, directeur exécutif. *De la Société de développement économique du Saint-Laurent:* Jacques Auger, président. *De la Corporation de la Ville de Thunder Bay (Ontario):* Jack Masters, maire. *Du Syndicat national des cultivateurs:* Wayne Easter, président national; J.P. Hendricksen, producteur de pomme de terre et éleveur de porc de l'I.-P.-É.; James Rodd, producteur de pomme de terre.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

The witness from the Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan made a statement and answered questions.

The witness from the "*Société de développement économique du Saint-Laurent*" made a statement and answered questions.

The witness from the Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario made a statement and answered questions.

The witnesses from the National Farmers' Union made a statement and answered questions.

At 6:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Le témoin de la *Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan* fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de la Société de développement économique du Saint-Laurent fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de la Corporation de la Ville de Thunder Bay (Ontario) fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du Syndicat national des cultivateurs font une déclaration et répondent aux questions.

A 18 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, February 13, 1986

• 0938

The Chairman: Order, please. We have what is required for the hearing of witnesses.

I want to make one brief statement and say that my name is Ellis. Unfortunately, the chairman of this legislative committee is away and perhaps one of the shortcomings of our regulations having to do with legislative committees is the fact that we do not allow for vice-chairmen so another of the panel of chairmen has to take over. I have agreed to take over for today. I am not going to read you the letter that officially appoints me as chairman for the day but merely will tell you that we are dealing with the legislative committee on Bill C-75, an Act to amend the Canada Shipping Act, etc.

Today I understand that we are hearing witnesses. My custom has been to be reasonably lax in the Chair, and unless someone gets out of hand I will not call everyone to order very quickly. We would, however, like to try and keep each segment of this morning down to about 45 minutes, and if we can do that then I think we will get through the morning quite well.

We have as our first witnesses this morning Mr. Audette, the Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund, and Mr. James Smellie, the counsel for that organization.

Mr. James A. Smellie (Counsel, Maritime Pollution Claims Fund): Mr. Chairman, thank you very much, and good morning.

I would start by introducing Mr. Audette, who has had a long and distinguished career in both the private and public sectors, in the Armed Forces of this country, particularly the navy, and at the Bar of the Province of Quebec. He has served on the Maritime Commission and as Chairman of the Tariff Board. He is currently, as you noted, Mr. Chairman, the Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund.

• 0940

I should say at the outset that we have delivered to the clerk of the committee a brief. It rests on my shoulders that it has not been delivered in both official languages, and for that I apologize. Time simply did not permit that to occur. We have also delivered at least one copy of Mr. Audette's most recent annual report for the fiscal year ended 1985, which was tabled, as I understand it, either yesterday or the day before in the House of Commons. What I propose to do is make several comments with respect to our brief and then of course allow you to pose such questions as you may have to Mr. Audette.

Particularly of interest to the administrator is clause 76 of the new bill, which proposes to enact a new Part XX and Part XXI of the Canada Shipping Act, dealing with pollution prevention matters and the civil liability aspects and compen-

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 13 février 1986

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum requis pour entendre les témoins.

Je vais faire une courte annonce, pour vous dire que mon nom est Ellis. Le président de ce Comité législatif est malheureusement retenu ailleurs et l'un des points faibles du Règlement régissant les comités législatifs est qu'il ne comporte pas de vice-président, si bien qu'il faut faire appel à un président substitut. J'ai accepté de présider aujourd'hui. Je ne vais pas vous lire la lettre qui me désigne officiellement comme président pour la journée, me contentant de rappeler que nous sommes le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, etc.

Je crois savoir que nous entendons aujourd'hui des témoins. Je fais preuve d'habitude d'une souplesse raisonnable lorsque je préside et je ne vous rappellerai pas à l'ordre très vite, à moins que quelqu'un n'exagère vraiment. Je voudrais néanmoins limiter à 45 minutes la durée de comparution de chaque groupe de témoins et, si nous pouvons nous y tenir, les choses devraient très bien se passer.

Les premiers témoins que nous recevons ce matin sont M. Audette, l'administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime et M. James Smellie, conseiller de cet organisme.

M. James A. Smellie (conseiller, Caisse des réclamations de la pollution maritime): Je vous remercie, monsieur le président, et je vous souhaite le bonjour.

Je commencerai par vous présenter M. Audette, qui a derrière lui une longue et imminente carrière tant dans le secteur privé que public, dans les Forces armées et particulièrement dans la marine, ainsi qu'au Barreau de la province du Québec. Il a siégé à la Commission maritime et préside la Commission des tarifs. Comme vous l'avez dit, monsieur le président, il est aujourd'hui administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Pour commencer, nous avons fait parvenir un mémoire au greffier du Comité. Malheureusement, il n'est pas traduit et je vous prie de m'en excuser. Le temps nous a manqué. Nous avons également remis au moins un exemplaire du dernier rapport annuel de M. Audette, celui portant sur l'année financière 1985 et qui a été déposé à la Chambre des communes hier ou avant hier, je crois. Je voudrais commencer par résumer notre mémoire, et ensuite nous serons à votre disposition pour répondre à vos questions.

Une disposition du projet de loi qui intéresse particulièrement l'administrateur est l'article 76 qui promulgue une nouvelle partie XX et une nouvelle partie XXI de la Loi sur la marine marchande du Canada et qui traite de la prévention de

[Text]

sation aspects of pollution damage. Perhaps of most significance to the administrator is the fact that the new legislation will implement certain international conventions which will significantly alter the administration of the current compensation scheme in respect of oil pollution and oil pollution damage.

I will not detail you, sir, with what is contained in our brief, being a short history and overview of the fund to date, since its inception in 1973, save to make one observation, and that is that we in this country have been most fortunate that since 1973, we have not been affected by any oil spill, if I can use that term, of any catastrophic proportions. However, I would underscore the word lucky. It may happen in the future, and it is our view that the principal provisions of this bill, relating to international conventions and the changes to the scheme of the fund, will assist us, should we ever come across that unfortunate day in the future.

With respect to the administration of the fund itself, I can tell you from experience that it has not been without its difficulties over the past 13 years. There have been many problems of interpretation and application of the legislation to particular claimants, and it is our view that the legislation as drafted goes a long way to curing some of those deficiencies.

In our view, one of the most important points in the bill relates to those provisions which permit direct claims to be made to what will be the administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund. That type of claim is not readily apparent from the current legislation and has been a source of considerable irritation, I would say. We have a concern with respect to the language of the particular provisions of the bill that provide for those changes, and if I could just take a minute to address them, because in our view, it is quite important that it be properly worded.

Under proposed section 750 of the bill, claims against owners, in respect of pollution damage, may be brought by what is termed public authorities, including most principally the Minister of Transport. When one deals with direct claims to the Ship-source Oil Pollution Fund, however, under proposed section 783 of the bill reads:

In addition to any right against the Ship-source Oil Pollution Fund under section 782, a person, other than one described in subparagraphs 750(1)(b)(i) and (ii)

which is the public authority provision. So what proposed section 783 really says is that if you are not a public authority you can claim directly against the fund.

• 0945

Now, the difficulty we have and the difficulty we think ought to be addressed is the intention of the direct claim provision. In Mr. Audette's first incarnation as the administrator after its coming into force in 1973, some discussion occurred as to what sort of direct claim should be permitted under the current legislation. I think there was a general

[Translation]

la pollution et de la responsabilité civile en matière de pollution. L'aspect qui touche la caisse de plus près est le fait que la législation nouvelle donne effet à certaines conventions internationales qui modifieront considérablement l'administration du régime d'indemnisation actuelle en cas de pollution par le pétrole.

Je ne vais pas vous faire une lecture de notre mémoire, qui fait l'historique du fond jusqu'à présent, depuis sa fondation en 1973, me contentant de faire observer que nous avons eu beaucoup de chance dans notre pays depuis cette date puisque nous n'avons été touchés par aucune marée noire, si je puis employer ce terme, d'ampleur catastrophique. Notez que j'ai employé le mot chance. En effet, cela risque de nous arriver à l'avenir et nous considérons que les dispositions du projet de loi intéressant les conventions internationales et les modifications apportées au régime d'indemnisation nous seront utiles si nous avons le malheur d'être confrontés à une telle éventualité.

En ce qui concerne l'administration de la Caisse elle-même, je puis vous dire qu'elle n'a pas été sans difficulté ces dernières années. Il s'est posé maints problèmes d'interprétation et d'application de la législation dans le cas de certaines réclamations et nous estimons que le projet de loi contribuera largement à rectifier ces faiblesses.

A notre sens, l'une des dispositions les plus importantes du projet de loi est celle qui autorise à présenter des réclamations directes à l'administrateur de ce qui s'appellera la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Ce genre de réclamation n'est pas véritablement prévu dans la loi actuelle, lacune qui a constitué une source de frictions considérables. Nous voyons une difficulté dans le libellé des dispositions du projet de loi qui apporte ces changements et j'aimerais vous en entretenir pendant quelques instants, car, à notre sens, il est très important que le libellé soit correct.

Aux termes du projet d'article 750 du projet de loi, les réclamations contre les propriétaires, en cas de dommages dus à la pollution, peuvent être présentées par ce que la loi appelle l'administration publique, c'est-à-dire essentiellement le ministre des Transports. Toutefois, au projet d'article 783 concernant les réclamations directes adressées à la Caisse, on lit:

En plus des droits qu'elles peuvent exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 782, les personnes, sauf celles qui sont visées à l'alinéa 750(1)b), qui ont subi des pertes ou des dommages...

étant la disposition intéressant l'administration publique. L'article 783 dit donc, en réalité, qu'il est possible à quiconque n'est pas une administration publique de présenter directement une réclamation à la caisse.

Notre objection, et nous pensons qu'il conviendrait que votre Comité y réfléchisse, tient à l'intention de la disposition autorisant les réclamations directes. Au moment de l'arrivée de M. Audette comme administrateur de la Caisse après sa création en 1973, on s'est demandé quelle sorte de réclamation directe devrait être autorisée aux termes de la législation

[Texte]

consensus at that time that it should be the small penurious claimant, if I can put it that way, one who cannot afford to litigate against a wealthy ship owner or insurer.

Basically, under the current scheme—and I should add this—the first avenue of a claimant is against a ship owner, and it is only once that claim has been made that one's attention can be turned to the administrator and his fund. But the point we wish to make to you in short is that, under the legislation, proposed section 783 does not appear to prevent large corporations, claimants of great wealth, even provinces and municipalities, from claiming directly against the fund. We appreciate that there is a further potential definition of public authority, but that relies upon the Governor in Council designating somebody to be a public authority.

We are of the view—and indeed it would appear from the Minister's comments upon introduction of the bill into the House on October 15 that he too is of the view—that the direct claim procedure should be afforded to small claimants, the penurious type of claimants I referred to earlier. Without getting into any actual suggested language, we are of the view that the bill, as worded, perhaps does not sufficiently reflect that intention. Given the fact that there seems to be common ground as to that intention . . .

The Chairman: Mr. Smellie, you are saying “afforded to and limited to”, I presume.

BOMr. Smellie: What I am saying, Mr. Chairman—and I am perhaps not saying it very well—is that as it is presently worded it would appear to be afforded to anybody, large or small. But it is our understanding of the intention of the legislation, and it is certainly the administrator's intention, that any revision should be more restrictive to small penurious claimants, if I can put it that way.

Mr. Forrestall: Perhaps you can take a moment and describe, in your definition, what a small claimant is.

Mr. Smellie: Presently, or under the . . . ?

Mr. Forrestall: How would the administrator describe a small claimant under the new bill?

Mr. Smellie: Perhaps I would let Mr. Audette address that.

Mr. L.C. Audette (Administrator, Maritime Pollution Claims Fund): I think I am guilty of originating this about 10 years ago. To make any sort of claim under the existing legislation is really a rather expensive and difficult thing. Now, for small people such as a motel owner whose beach has been ruined or a fisherman—and I am not talking about a loss of income claim—who has damage claims and things like that, for those people to sue the ship owner is really, I think, quite an onerous task. The ship owner is not only usually wealthy, but he is backed by a wealthy insurance company. I think the committee is as aware as I am, as a lawyer, that litigation is expensive, and I think this is hard on small claimants.

I would allow penurious little people to come directly to the administrator and say: I am in trouble; will you pay and then

[Traduction]

actuelle. On s'était mis d'accord pour dire que l'autorisation devrait être accordée seulement au petit réclamant impécunieux, si je puis exprimer les choses ainsi, celui qui n'a pas les moyens de faire un procès à un riche armateur ou assureur.

Dans le régime actuel—et je le souligne—le premier recours d'un réclamant est contre l'armateur, et ce n'est qu'une fois cette réclamation enregistrée que l'on peut se tourner vers l'administrateur et sa caisse. Toutefois, la nouvelle loi, c'est-à-dire le projet d'article 783, n'empêche nullement les grosses sociétés, les réclamants disposant de moyens considérables, et même les provinces et les municipalités, de présenter leurs réclamations directement au fonds. Certes, il reste à préciser le sens de «l'administration publique», mais c'est au gouverneur en conseil qu'il appartient de désigner quelqu'un comme étant une «administration publique».

Nous sommes d'avis—et il semble d'ailleurs que le ministre lui-même, à en juger d'après sa déclaration lors du dépôt de projet de loi à la Chambre le 15 octobre, partage cet avis—que la procédure des réclamations directes devrait être limitée aux petits réclamants, les réclamants impécunieux dont je parlais tout à l'heure. Sans aller jusqu'à proposer un libellé différent, nous estimons que le texte actuel ne reflète pas suffisamment cette intention. Puisqu'il semble effectivement y avoir accord sur le principe . . .

Le président: Monsieur Smellie, vous voudriez que la possibilité soit «donnée à et limitée à», j'imagine.

M. Smellie: Ce que je dis, monsieur le président—et je ne m'exprime peut-être pas très bien—c'est que, à en juger d'après le libellé actuel, cette possibilité paraît être donnée à tout le monde, petit ou grand. Mais nous croyons savoir que l'objectif poursuivi, et c'est certainement celui de l'administrateur, est que seuls les petits réclamants impécunieux devraient avoir cette possibilité, si je puis exprimer les choses ainsi.

M. Forrestall: Peut-être pourriez-vous consacrer quelques instants à définir ce qu'est, à vos yeux, un petit réclamant.

M. Smellie: À l'heure actuelle, ou bien aux termes de . . . ?

M. Forrestall: Comment l'administrateur définirait-il un petit réclamant dans la nouvelle loi?

M. Smellie: Je vais peut-être inviter M. Audette à répondre.

M. L.C. Audette (administrateur, Caisse des réclamations de la pollution maritime): Je crains d'avoir été le responsable de cela, il y a une dizaine d'années. Pour obtenir un remboursement aux termes de la loi actuelle la procédure est plutôt longue et coûteuse. Dans le cas d'un petit réclamant, et je ne parle pas du tout des réclamations pour perte de revenus—un propriétaire de motel dont la plage a été polluée, ou un pêcheur qui a subi des dommages—c'est vraiment une très grosse entreprise que de poursuivre en justice le propriétaire du navire. En effet, l'armateur est non seulement un homme riche, en général, mais il est appuyé également par une compagnie d'assurance riche. Le Comité sait aussi bien que moi, qui suis juriste, que les procès coûtent cher et sont une source considérable de difficultés pour un petit plaideur.

J'autoriserais, pour cette raison, les petites gens impécunieux à s'adresser directement à l'administrateur en disant: Voilà,

[Text]

you recover from the guilty parties? But it should be only the small people. I do not want huge corporations, municipalities, states and other people with great money behind them knocking directly at my door. They can go to the ship owner and they can exercise their rights without too much difficulty. That is the thought I had in mind.

• 0950

Mr. Smellie: If I could just second that, Mr. Chairman, and add to it, let me draw two distinctions. Most members will recall the *Kurdistan* incident in 1979, when that ship broke in two off the coast of Nova Scotia. That case involved many, many millions of dollars. There was protracted litigation and ultimately a settlement not too long ago.

As distinct from that, in the same year a ship known as the *George M. Keller* discharged oil into waters near Saint John, New Brunswick, and a commercial fisherman suffered certain damage to his fishing gear—again, not a loss-of-income claim. That claim—and I do not need to talk about the merits of it or the amount; the amount is insignificant—that fisherman has been forced, under the terms of the current legislation, for that loss and damage, to sue the owner. The litigation is still outstanding and has not progressed very far.

Under the terms of the proposed legislation that, in our understanding, would all be changed. His claim, I would have expected, would long since have been settled, and it would be up to the administrator, under the new legislation, to chase the ship owner to recover. That is the difference. But as presently worded, to come back to my original point, large or small, it does not appear to make any difference without action by the Governor in Council.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Smellie. I would not normally allow questions in the middle of your presentation, but since I started it, I do not have much choice.

Mr. Forrestall: It would seem to my lay mind that a small claim might be \$1,000; a large claim might be \$50 million. Whether I am broke or wealthy, it does not work. That was my only point. I did not want to . . .

Mr. Smellie: Mr. Forrestall, the claim may be large or small, but I am not so sure that determines whether or not the claimant is large or small. It is the ability of that claimant to afford to litigate against a wealthy ship owner over many, many years that causes the concern.

Mr. Forrestall: Thank you. I did not mean to interrupt your presentation.

Mr. Audette: It is the little man, not the little claim.

Mr. Forrestall: Or the little man with a big claim.

[Translation]

J'ai des problèmes, voulez-vous me rembourser et recouvrer votre créance auprès des parties coupables? Mais je voudrais réserver cette possibilité aux petits réclamants. Je ne voudrais pas voir les grosses sociétés, les municipalités, les États et d'autres disposant de ressources considérables, venir frapper directement à ma porte. Ceux-là peuvent assigner eux-mêmes l'armateur en justice et exercer leurs droits sans trop de difficultés. Voilà comme je vois les choses.

M. Smellie: Si je puis compléter cette réponse, monsieur le président, j'aimerais établir deux distinctions. Vous vous souvenez de l'incident du *Kurdistan* en 1979, le navire qui s'est brisé en deux au large de la Nouvelle-Écosse. Les dommages se sont chiffrés à des millions et des millions de dollars. Cela a donné lieu à un long procès qui n'a été réglé qu'assez récemment.

Dans un autre accident survenu la même année, le navire *George M. Keller* a déversé du pétrole dans la mer près de Saint John Nouveau-Brunswick, endommageant le matériel d'un pêcheur professionnel; là encore, la réclamation ne portait pas sur la perte de revenus. Cette réclamation—et je n'ai pas besoin de vous indiquer les positions respectives, ni le montant qui est d'ailleurs insignifiant—ce pêcheur a été contraint, aux termes de la loi actuelle, de faire un procès à l'armateur pour obtenir indemnisation. Ce procès est toujours en cours et est d'ailleurs loin d'être terminé.

Avec la nouvelle loi, sa situation changerait du tout au tout. Sa réclamation aurait probablement été réglée depuis longtemps et il appartiendrait à l'administrateur de recouvrer le montant de l'indemnisation auprès de l'armateur. Voilà la différence. Mais, vu le libellé du projet de loi—et je reviens là à mon point de départ—tout réclamant, gros ou petit, pourrait s'adresser à la Caisse, sauf décret contraire du gouverneur en conseil.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Smellie. Je n'autorise pas normalement les députés à interrompre un exposé par des questions, mais puisque c'est moi qui ai commencé, je n'avais guère le choix.

M. Forrestall: J'aurais pensé, avec mon esprit de profane qu'une petite réclamation serait de l'ordre de 1,000\$ et une grosse de l'ordre de 50 millions de dollars. Peu importe que je sois riche ou pauvre, peu importe. Je ne demandais pas autre chose et je ne voulais pas . . .

M. Smellie: Monsieur Forrestall, je ne pense pas que le montant de la réclamation ait quelque chose à voir avec le fait que le réclamant est riche ou pas. C'est l'aptitude du réclamant à tenter à un riche armateur un procès qui durera des années qui devrait être le critère.

M. Forrestall: Je vous remercie. Je n'avais pas l'intention d'interrompre votre exposé.

M. Audette: C'est la situation financière du réclamant qui compte, pas le montant de la réclamation.

M. Forrestall: Il s'agit peut-être d'un petit réclamant avec une grosse réclamation.

[Texte]

Mr. Smellie: The proposed legislation basically alters the scheme involving the administrator and the fund to provide for essentially three types of claims. I will touch on those briefly.

The first type of claim is when compensation, or adequate compensation—perhaps I could put it that way—is not available, for any number of statutory reasons, from either the owner or what we now will come to be familiar with, the international fund created under one of the international conventions to which I earlier referred. That is the first type of claim that can come to the attention of the administrator.

The second type of claim is what we have just been talking about, the direct type of claim.

The third type of claim, which is of equal importance, is the claim of those involved in the fishing industry, without getting into any detail as to what that is defined to include, for loss of income. The administrator I think is pleased to see that certain aspects of those fishermen-type claims have been refined and the application of the statutory compensation scheme to those types of claim has been clarified, because as I indicated earlier, fishermen's claims to the fund in the past have not been without problems.

Those are the three types of claims that will now, under the proposed legislation, be available to the administrator of the new fund.

Two other changes I would like to address would be it is worthy of note that under the new scheme the liability of what is now the Maritime Pollution Claims Fund will become limited in the first fiscal year in which the legislation comes into force to \$100. As a matter of information, I can tell you that there is currently standing to the credit of the Maritime Pollution Claims Fund in the CRF approximately \$103 million. The reason for that, of course, is that the scheme in terms of who one can look to for compensation has been altered. Whereas before you had the owner and the Maritime Pollution Claims Fund, now there is the owner, the International Fund, and a Ship-source Oil Pollution Fund.

• 0955

Contributions to the fund under the proposed legislation will continue to be by way of a levy, as they have been under the current legislation, charged on each tonne of oil imported into Canada or shipped from any place in Canada in bulk as a cargo of a ship and payable by the owner, consignee, or shipper of the oil. The levy is specified to be 30¢ per tonne in the first fiscal year during which the legislation comes into force, and both the limitation of liability on the fund and the levy are to be adjusted each year thereafter by reference to the consumer price index.

Of note to the administrator is the fact that the levy under the proposed legislation, particularly proposed section 791, may be discontinued and consequently reimposed by the Minister of Transport in consultation with the Minister of Fisheries and Oceans and the Minister of the Environment. It is the administrator's view on this provision of the bill that this

[Traduction]

M. Smellie: Le projet de loi modifie sensiblement le régime en vertu duquel l'administrateur et la Caisse couvrent principalement trois types de réclamations que je vais énumérer brièvement:

Le premier type de réclamation intervient dans les cas où une indemnité adéquate ne peut être obtenue, pour toutes sortes de raisons, soit de l'armateur, soit, désormais, du fonds international créé en vertu de l'une des conventions internationales que j'ai mentionnées tout à l'heure. Voilà le premier type de réclamation qui peut être soumis à l'administrateur.

Le deuxième type est celui dont nous venons de parler, la réclamation directe.

Le troisième type, tout aussi important, ce sont les réclamations intéressant les pertes de revenus des pêcheurs et je n'entrerai pas dans le détail de la définition de ces pertes de revenus. L'administrateur constate avec plaisir que certains aspects de cette définition ont été explicités et l'application du régime d'indemnisation clarifié car, comme je le disais tout à l'heure, les demandes d'indemnisation des pêcheurs ne se sont pas faites sans problèmes par le passé.

Voilà donc les trois types de réclamations qui, aux termes du projet de loi vont pouvoir être adressées à l'administrateur du nouveau fonds.

Deux autres changements méritent d'être signalés: dans le nouveau régime, dès la première année financière de l'entrée en vigueur du projet de loi la responsabilité de ce qui est aujourd'hui la Caisse des réclamations de la pollution maritime sera limitée à 100 millions de dollars. A titre de renseignement, je vous informe que la Caisse des réclamations de la pollution maritime possède à l'heure actuelle 103 millions de dollars à son crédit. La raison en est que les sources d'indemnisation ne sont plus les mêmes. Alors qu'auparavant il n'y avait que l'armateur et la Caisse de réclamations de la pollution maritime, il y a aujourd'hui l'armateur, le Fonds international et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par les navires.

Aux termes de la nouvelle loi, les cotisations à la Caisse continuent comme aujourd'hui à prendre la forme d'un prélèvement sur chaque tonne de pétrole importé en vrac au Canada à bord d'un navire ou expédié en vrac du Canada et payable par l'armateur, le consignataire ou le chargeur. Ce prélèvement est fixé à 30¢ par tonne durant la première année financière après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et les limites de responsabilité ainsi que le montant des prélèvements seront rajustés chaque année selon l'indice des prix à la consommation.

Un point qui éveille l'intérêt de l'administrateur est le fait que la cotisation, aux termes du nouvel article 791, peut être suspendue par le ministre des Transports après consultation avec le ministre des Pêches et des Océans et le ministre de l'Environnement. L'administrateur considère que le Comité devrait revoir de près cette disposition et envisager de l'amen-

[Text]

committee ought to look seriously at considering an amendment to the legislation to provide that the levy is capable of being reduced, not simply discontinued. It affords a certain amount of flexibility that simply in our view does not exist if all you have is the ability to discontinue and reimpose. In the overall statutory scheme and given the intention of the bill, it is in our view a sensible power to confer on the Minister or the Governor in Council, as it now is, the ability to reduce the amount of the levy from time to time.

There is one other matter I would address you on, Mr. Chairman, and it relates to proposed paragraph 759.(c), which I find on page 79 of my copy of Bill C-75. Basically what this proposed paragraph provides is that a claimant in respect of oil pollution loss or damage is not necessarily restricted to taking action against the owner of what is termed in that proposed section as a "convention ship"—that is to say, the ship of a country that is a party to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

Under paragraph 759.(c), a claimant may choose to sue the insurer or guarantor of a ship owner:

(c) irrespective of the actual fault or privity of the owner, the guarantor is entitled to limit his liability in respect of claims made against him by virtue of this section to the same amount and in like manner as the owner is entitled to limit his liability under this Part;

I will just repeat the last phrase "and in like manner as the owner is entitled to limit his liability under this Part".

Mr. Audette has a particular concern about that proposed section, and perhaps he could address it.

Mr. Audette: I find that the proposed section as written is highly equivocal. It opens up with the words "irrespective of the fault or privity of the owner". If the owner has no fault or privity in connection with the incident that has caused the discharge of pollutant, he is responsible only for a given amount, which is set out in the statute. If he is at fault and is privy to the incident, then he is fully responsible. Proposed paragraph (c) starts off "Irrespective of the fault" All right. That means it does not matter whether or not there is fault or privity.

• 1000

Then we get down to the end and the guarantor is entitled to limit his liability in like manner as the owner. I think what is intended in order to conform to one of the conventions—I presume it is the Fund Convention... no, it is probably the Liability Convention—is that the guarantor would always be entitled to limit his liability. If that is the case, I think the paragraph could be greatly clarified in the penultimate line "in like manner as the owner" could become "in like manner as an owner"—an instead of the—is entitled to limit liability. Not his liability—well, I do not know that "his" matters. But "an" owner.

Mr. Smellie: In other words, if I can just add to that, the formula should not presume that an owner is entitled to limit his liability in any particular circumstance. It should be

[Translation]

der afin que la cotisation puisse être réduite, et non pas seulement suspendue dans son intégralité. Cela donnerait une flexibilité qui n'existe pas dans le texte du projet de loi, celui-ci n'autorisant que la suspension ou la réintroduction de la cotisation. Il me semble que ce serait là un pouvoir raisonnable à conférer au ministre ou au gouverneur en conseil, à savoir le pouvoir de réduire le montant de la cotisation de temps à autre.

Il est un autre sujet dont j'aimerais traiter, monsieur le président, à savoir le projet de paragraphe 759.c) qui se trouve à la page 79 du projet de loi C-75. Ce paragraphe stipule essentiellement qu'un créancier qui a subi des dommages dus à la pollution par le pétrole peut se retourner contre d'autres que le seul propriétaire de ce que l'article désigne comme un navire soumis à l'application de la convention—c'est-à-dire un navire battant pavillon d'un pays signataire de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Aux termes du paragraphe 759.c), un créancier peut:

c) se prévaloir des limites de la responsabilité que la présente partie accorde au propriétaire, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire;

Je répète cette partie de phrase «des limites de responsabilité que la présente partie accorde au propriétaire».

M. Audette a une objection à formuler contre cette disposition et je vais lui demander de l'exprimer.

M. Audette: J'estime que le libellé de ce projet de paragraphe est tout à fait équivoque. Il se termine sur «qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire». S'il n'y a pas faute personnelle du propriétaire dans l'incident qui a provoqué le déversement du polluant, il n'est responsable que pour un montant donné, fixé par la loi. S'il est en faute et si c'est une faute personnelle, il est pleinement responsable. L'alinéa c) proposé se termine par «qu'il y ait eu ou non faute personnelle». Cela signifie qu'il importe peu qu'il y ait faute ou non.

Nous en arrivons à la fin où le garant a le droit de limiter sa responsabilité tout comme le propriétaire. Je crois que ce que l'on vise par là, en vue de se conformer à l'une des conventions—je suppose que c'est la convention sur le fonds international... Non, c'est probablement la convention sur la responsabilité civile—c'est que le garant soit toujours autorisé à limiter sa responsabilité. Si tel est le cas, l'alinéa pourrait être considérablement clarifié à l'avant-dernière ligne en remplaçant «accorde aux propriétaires» par «accorde à un propriétaire» à un plutôt qu'aux... Cette simple modification me semblerait clarifier suffisamment les choses.

M. Smellie: Autrement dit, la formule ne doit pas présumer qu'un propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dans n'importe quelle circonstance particulière. Il faut que

[Texte]

directed to the formula by which "an" owner otherwise entitled might limit.

With that comment, Mr. Chairman, and having an eye on the clock, let me just conclude by saying that we certainly recognize that this bill has rather more contentious provisions in it than has the subject of our brief. But clearly, from the administrator's point of view, the importance of proposed Parts XX and XXI should not be minimized.

The administrator is of the view that the legislation as drafted, and subject to some potential changes such as the ones we have suggested, represents a valid and necessary change which will, in our view, be welcomed by the maritime community at large and certainly by the administrator in particular.

Let me say finally that we have perhaps not a very serious concern, but it is one concerning the name of the fund. If one were to consider the name of the current fund, The Maritime Pollution Claims Fund, aesthetically it is something that has always appealed to us at this end of the table. There is something about Ship-source Oil Pollution Fund that does not have a very aesthetic value to it. We think simply Ship Oil Pollution Fund, or indeed the continuation of the name The Maritime Pollution Claims Fund would be in order. We do not say it very strongly.

We thank you for the opportunity to come before you to present our views today, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Smellie. Mr. Angus wishes to ask a question.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I appreciate your presentation this morning.

I wish to focus in on the fund itself. I think parts of my questions have been answered but I will pose them anyway, just to make sure I heard you correctly and perhaps for some elaboration.

I take it that you do not have any problems with in effect setting some kind of cap on the fund. Once it reaches that point, that contributions to the fund should no longer continue until there is a need to replenish it. Is that correct?

Mr. Audette: This question has arisen once before, in what Mr. Smellie calls my first incarnation around 1974-75 and 1976 perhaps. The fund had swelled to \$35 million, perhaps \$40 million—I do not know. I grew a little apprehensive then that the oil companies, who always thought it was their money instead of mine, might feel a little hurt that we were immobilizing such a very large amount of capital which was not being used. Since then, the money has been in the Consolidated Revenue Fund earning interest. On March 31 last year there was \$103 million in the fund. There is now, I would assume, roughly \$110 million or \$115 million; something like that. Of course, a large spill would empty the fund... well, if there is a limitation of \$100 million, I would only have \$10 million left. If that happens, there is only one thing: one must reinstitute the levy.

[Traduction]

cela renvoie à la formule qui permet à «un» propriétaire de se prévaloir des limites de responsabilité.

Cela dit, monsieur le président, comme l'heure tourne, je conclurai simplement en disant que nous reconnaissons certes que ce projet de loi contient d'autres dispositions controversées mais que, du point de vue de l'administrateur, il ne faudrait surtout pas minimiser l'importance des parties XX et XXI proposées.

L'administrateur estime que le projet de loi, tel qu'il est présenté, et avec certaines éventuelles modifications du type de celles que nous avons suggérées, représente une amélioration nécessaire qui sera à notre avis bien accueillie par le monde maritime en général et certainement par l'administrateur.

Je dirai pour finir que le nom de la caisse nous dérange un peu. Si l'on considère son nom actuel, la Caisse des réclamations de la pollution maritime, c'est un nom qui nous a toujours bien plu. Il y a quelque chose dans le nouveau nom anglais de la caisse d'indemnisation qui ne nous paraît pas très esthétique. Peut-être pourrait-on simplement dire *Ship Oil Pollution Fund* ou encore garder *The Maritime Pollution Claims Fund*. Evidemment, ce n'est pas très grave.

Nous vous remercions de l'occasion que vous nous avez donnée de venir vous présenter notre point de vue.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Smellie. M. Angus voudrait poser une question.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, bienvenue. Je vous remercie de l'exposé que vous nous avez fait ce matin.

J'aimerais revenir sur la caisse elle-même. Vous avez déjà répondu à un certain nombre des questions que je me posais, mais je vous demanderais simplement de confirmer, pour m'assurer que je vous ai bien entendu et peut-être vous demander quelques précisions.

Je suppose que vous ne voyez pas d'inconvénient à plafonner en quelque sorte la caisse. Lorsque le chiffre est atteint, les cotisations doivent être interrompues tant qu'il n'est pas nécessaire de la renflouer. C'est cela?

M. Audette: La question s'est déjà posée une fois alors que j'étais, comme dit M. Smellie, dans ma première incarnation en 1974-1975, et peut-être 1976. La Caisse avait atteint 35 millions de dollars, peut-être 40 millions de dollars—je ne sais plus. J'avais alors un peu craint que les sociétés pétrolières, qui considéraient toujours que c'était leur argent plutôt que le mien, se choquent un peu que nous immobilisions de tels capitaux qui ainsi ne servaient pas. Depuis, ces capitaux ont été versés au Fonds du revenu consolidé où ils rapportent de l'intérêt. Le 31 mars dernier la caisse avait 103 millions de dollars. Je crois que cela représente maintenant environ 110 ou 115 millions; quelque chose comme cela. Evidemment, un déversement important d'hydrocarbures viderait la caisse... sauf que si la limite est de 100 millions de dollars, il me resterait 10 millions de dollars. Dans une telle éventualité, il n'y a qu'une solution: exiger à nouveau des cotisations.

[Text]

• 1005

The levy will be twice as much under the proposed new act. Under the old act it was not exceeding 15¢. Under the new act it is fixed at 30¢.

Mr. Angus: It is 30¢ plus some kind of cost-of-living . . .

Mr. Audette: Yes, each year it will increase. In other words, it is double what it was.

I may say this scheme was not found to be acceptable. Originally I had thought if my fund had been used up in claims and there were further claims unpaid, I should be allowed to borrow. Then the levy would be reinstituted, and as I acquired enough money I would pay off my loan, probably to the Minister of Finance; I do not know. But I know this was not found to be acceptable.

Mr. Smellie: May I just second Mr. Audette's comments, Mr. Angus? I should have said when I talked about the limitation of liability, yes, it is a cap. It is a cap in respect of any particular occurrence. It is not that we get to \$100 million and we cut off the levy. It is only in respect of any particular occurrence. Having in mind the scheme, I should say, of the legislation and the introduction of the international fund into that scheme, I think on balance, when one is looking at ship owners who are obliged to provide evidence of financial security, the ability to seek compensation from the International Fund and the tertiary ability to seek compensation from the Ship-source Oil Pollution Fund—in respect of any particular occurrence, \$100 million is the cap . . . I think the short answer to your question is no, we are not bothered by it. We think that scheme, in total, not looking just at what the Ship-source Oil Pollution Fund can contribute, represents a reasonable attempt at insuring—and who knows what a particular oil spill is going to cost to clean up—represents a fair effort at ensuring that there will be enough money to compensate victims.

Mr. Angus: In effect we have, from what you have just said, three different forms of insurance.

Mr. Smellie: Yes, indeed: the International, the private, and the maritime fund. That is not to say that there might not be a ship that is not a convention ship and therefore for some unknown reason is not carrying financial security. But I think as we implement these international conventions the likelihood is that we will see a situation where the trading and importation of oil and ships in Canada will largely be by ships that are required to have financial security and so are part of that three-way—tripartite, let me say—scheme of assured compensation.

Mr. Angus: Let me come to the question of the small versus the big. Mr. Audette, you indicated your preference that the fund should act I guess as a go-between for the little guy in order that he or she can get some very quick remedial action. Obviously the fisherman who has lost his gear is out of business until he gets it replaced. But in terms of the process . . . you mention municipalities, and we have all seen these days that municipalities are under the gun in terms of

[Translation]

Avec le nouveau projet de loi, ces cotisations seront doubles. Dans l'ancienne loi, cela ne dépassait pas 15 cents. Maintenant, cela a été fixé à 30.

M. Angus: C'est 30c., plus quelque chose en fonction de l'indice du coût de la vie . . .

M. Audette: Oui, cela augmentera chaque année. Autrement dit, c'est le double de ce que c'était.

Je dois dire que tout le monde n'a pas trouvé cela acceptable. Au début, j'avais pensé que si ma caisse était vide et qu'il me fallait honorer d'autres demandes d'indemnisation, je serais autorisé à emprunter. Ensuite on percevrait à nouveau des cotisations et que lorsque j'aurais les sommes voulues je rembourserais mon emprunt, probablement au ministre des Finances; je ne sais. Je sais toutefois que cela n'a pas été jugé acceptable.

M. Smellie: Puis-je ajouter quelque chose à ce qu'a dit M. Audette, monsieur Angus? Lorsque j'ai parlé de se prévaloir des limites de responsabilité, c'est en effet un maximum. C'est un maximum pour un incident particulier. Ce n'est pas que lorsque nous atteignons 100 millions de dollars, nous interrompons les cotisations. C'est simplement pour un incident particulier. Au sujet du système proposé dans la loi et de l'intervention du Fonds international, je crois que si l'on considère les propriétaires de navires qui sont obligés de fournir des preuves de cautionnement, l'indemnisation maximum qu'ils peuvent tirer du Fonds international et de la caisse d'indemnisation est de 100 millions de dollars. Bref, pour répondre à votre question, non cela ne nous inquiète pas. Nous estimons que ce système, vu dans son ensemble, et pas simplement la caisse d'indemnisation, représente une tentative raisonnable lorsqu'il s'agit d'assurer qu'il y aura suffisamment d'argent pour indemniser les victimes; car on ne sait jamais ce que peuvent coûter les dégâts d'un déversement particulier d'hydrocarbures.

M. Angus: D'après ce que vous venez de dire, il y a en fait trois formes d'assurance distinctes.

M. Smellie: Oui, en effet. Le Fonds international, l'assurance privée et la Caisse maritime. Cela ne veut pas dire que tous les navires sont systématiquement soumis à l'application de la convention et qu'il ne s'en trouve pas qui soient pour une raison quelconque, dépourvus de cautionnement. Je crois toutefois qu'avec ces conventions internationales, il est probable que le commerce et l'importation du pétrole au Canada se feront essentiellement par des navires qui ont ce cautionnement et à qui s'applique ainsi ce système d'indemnisation assuré tripartite.

M. Angus: Permettez-moi maintenant de faire une comparaison entre les petits et les grands. Monsieur Audette, vous avez dit que vous préféreriez que la Caisse serve d'intermédiaire pour les petits qui ont besoin d'une indemnisation très rapide. Il est évident que le pêcheur qui perd son matériel doit cesser toute activité tant que celui-ci n'est pas remplacé. Vous avez parlé des municipalités et nous avons tous entendu parler récemment de ces municipalités qui ont des problèmes

[Texte]

their own insurance, the ability to get it, the proper coverage. I would suggest that we have a lot of small communities along the Seaway, for instance, and on the coast that probably cannot afford to take the legal action necessary. Would it not be more appropriate, assuming your fund was large enough, for the fund or the administrator to take on that action on behalf of the municipalities, at least in the public sector? In terms of a large corporation the private sector may be different, but . . . to have a little bit more flexibility.

• 1010

Mr. Audette: This is so. I was under the impression that with the help of the Minister of Transport, Her Majesty cleaned up the beaches and then sued the ship owner, looked to me and said that if he did not pay, I would. I rather thought that was the common way this was handled. I have not run into a municipality's claim yet.

Mr. Smellie: Mr. Angus, in the *Kurdistan* incident, to take the one large mess we have had since the *Arrow*, if my memory serves me correctly, there were certain claims made by certain municipalities—perhaps this information would be better coming from the officials at the Ministry of Transport—which were rolled into the claim that was ultimately brought against the owner by Her Majesty as represented by the Minister of Transport.

Mr. Audette: That was during the interregnum between my two incarnations.

Mr. Angus: In terms of municipalities, are they protected under other processes? I am asking because I do not know.

Mr. Smellie: I think your question is a fair one and a good one. We may have gone too far in saying municipalities would be excluded. I think there is nothing by way of statute at the moment which entitles a municipality to send its bill to the Minister of Transport and ask to be paid. I think it is done on good faith and ad hoc, if I can put it that way.

With respect to a small municipality—I will not pick any particular province, looking around the room—for instance, on the shores of Nova Scotia, there may be some merit to assuring quick relief, if I can put it that way, in a more formal way, given the kinds of problems you have identified.

Mr. Angus: Is this act the place to do that?

Mr. Smellie: Yes.

Mr. Audette: I must confess that I am guilty of introducing the concept of the word "municipality". I would shed much fewer tears for Toronto than I would for a small municipality in Nova Scotia. There is no doubt about it.

Mr. Angus: He would shed tears for Welland, though, Joe. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Belsher asked for the floor.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I am interested in Mr. Audette's incarnation; I thought there might be a halo or something above him there, but I have not detected it yet.

[Traduction]

d'assurance, qui ont du mal à en obtenir. Il y a beaucoup de petits villages le long de la voie maritime, par exemple, et sur la côte qui probablement ne peuvent se permettre d'entamer les poursuites nécessaires. Ne serait-il pas mieux, si votre Caisse était suffisamment importante, qu'elle ou l'administrateur fassent les poursuites pour le compte des municipalités, au moins dans le secteur public? Pour une grande société, le secteur privé est peut-être différent mais . . . ne pourrait-on pas avoir un peu plus de latitude?

M. Audette: C'est justement cela. J'avais l'impression qu'avec l'aide du ministre des transports, sa Majesté nettoyait les plages et poursuivait ensuite le propriétaire de navires et me disait que si ce n'était pas lui qui payait, ce serait à moi de le faire. Je croyais que c'était la façon de procéder. Je n'ai pas encore reçu de demande d'indemnisation d'une municipalité.

M. Smellie: Monsieur Angus, dans l'incident du *Kurdistan*, le plus gros incident que nous ayons connu depuis l'*Arrow*, si ma mémoire est exacte, certaines municipalités ont présenté des demandes d'indemnisation—peut-être que les fonctionnaires du ministère du Transport seraient mieux à même de vous donner des précisions—qui ont été groupées à la demande d'indemnisation qui a finalement été présentée au propriétaire par sa Majesté représentée par le ministre des Transports.

M. Audette: Cela a eu lieu pendant l'interrègne entre mes deux incarnations.

M. Angus: Les municipalités sont-elles protégées par ailleurs? Je vous pose la question, car je ne sais pas.

M. Smellie: Je crois que votre question est tout à fait justifiée. Peut-être avons nous été trop loin en disant qu'elles seraient exclues. Il n'y a rien pour le moment dans la loi qui permette à une municipalité d'envoyer sa facture au ministre des Transports. Je crois que cela se fait selon les cas, en toute bonne foi, si je puis m'exprimer ainsi.

Pour une petite municipalité—je ne choisirai pas une province en particulier, vu les députés qui sont ici—mais par exemple, sur les côtes de Nouvelle-Écosse, il pourrait être nécessaire de l'indemniser rapidement étant donné les genres de problèmes dont vous avez parlé.

M. Angus: Est-ce dans cette loi qu'il faut le prévoir?

M. Smellie: Oui.

M. Audette: Je dois dire que je suis coupable car j'ai été le premier à parler de «municipalité». Je verserais beaucoup moins de larmes pour Toronto que pour une petite municipalité de Nouvelle-Écosse. C'est absolument certain.

M. Angus: Il n'hésiterait toutefois pas à verser quelques larmes sur Welland, Joe. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Belsher a demandé la parole.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Cette incarnation de M. Audette est intéressante; je n'ai toutefois pas encore détecté d'auréole au dessus de sa tête.

[Text]

Coming back to the small claimant, how would you go about defining, in an act, who a small claimant is?

Mr. Audette: In fact, you are defining it. He is the person not declared to be a public authority by the Governor in Council. That is what is now in the bill. I do not think it is prudent to leave it that way. It places on us on the Governor in Council that I think is very difficult politically.

Take the example of an extremely large corporation with all the money in the world. I do not see why he should be allowed to come directly to me instead of suing the ship owner and going through the ordinary course of events, as would be the case with this legislation or even without. He would have to sue the ship owner. This is expensive and also ties up a certain amount of money while the litigation is pending. Our courts have many qualities, but nimbleness and speed are not two of them. The small man should not be exposed to that. In fact, he cannot carry out his claim that way half the time. It is just beyond him.

Mr. Smellie: To add to that, Mr. Belsher, we are not suggesting that the little fellow is precluded under the current legislation from coming directly to the administrator. What we are suggesting is that as it is presently worded, it admits of the possibility, in the absence of action by the Governor in Council, of coming directly to the administrator.

• 1015

Mr. Audette: I think it is a heavy load on the Governor in Council. If a company important to, let us say, the government in power at the time were to come up for exclusion at my suggestion, and the Governor in Council had to say, you are a public authority and cannot go directly to the administrator, that company might be cross.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would be very interested actually to see some possible proposed wording, in order to get that across.

The Chairman: Just as you are doing this, I have asked for a bit of investigation to see what might come out of this. So carry on with your questioning. We will see before we are done whether we come up with something.

Mr. Smellie: I refer you, Mr. Belsher, to page 72 of the bill that I have. We are talking now about the definition of "public authority". The language is:

... any other body in Canada designated by the Governor in Council, either before or after the occurrence in question, as a public authority in Canada ...

Now, the notion of "public authority" as you and I sit here and understand it would not include necessarily simply a large corporation. It is the fact that the Governor in Council is thrown into the scheme to address this question and decide it, on what grounds we do not know, to determine whether or not a direct claim can, or cannot be made.

[Translation]

Pour revenir au demandeur d'indemnisation sans grands moyens, comment le définiriez-vous dans une loi?

M. Audette: En fait, il est défini. C'est la personne morale qui n'est pas désignée administration publique par le Gouverneur en conseil. C'est ce que vous avez maintenant dans le projet de Loi. Je ne crois pas qu'il soit prudent de laisser le libellé actuel tel quel. Cela fait retomber le fardeau de la preuve sur le Gouverneur en conseil, ce qui est à mon avis politiquement très difficile.

Prenez l'exemple d'une très grande société qui a des moyens énormes. Je ne vois pas pourquoi elle pourrait venir directement me voir plutôt que de poursuivre le propriétaire de navire et suivre la filière normale comme le prévoit ce projet de Loi ou comme cela se ferait normalement. Il lui faudrait poursuivre le propriétaire de navires. Cela coûte cher et cela bloque certaines sommes d'argent pendant le procès. Nos tribunaux ne manquent pas de qualités mais l'agilité et la rapidité n'en font pas partie. Les petits ne devraient pas avoir à en souffrir. D'ailleurs, la moitié du temps, ils ne peuvent tout simplement pas se permettre d'entamer des poursuites. Cela leur est tout à fait impossible.

M. Smellie: J'ajouterais, monsieur Belsher, que nous ne disons pas qu'aux termes de la loi actuelle, les petits ne peuvent faire directement appel à l'administrateur. Ce que nous disons, c'est que dans le libellé actuel, en l'absence d'action de la part du Gouverneur en conseil, on donne la possibilité de faire directement appel à l'administrateur.

M. Audette: Je crois que c'est une lourde responsabilité pour le gouverneur en conseil. Si je devais proposer l'exclusion d'une société importante pour le gouvernement de l'époque et que le gouverneur en conseil décrète que c'est une administration publique n'ayant pas le droit de demander directement d'indemnisation à l'administrateur, la décision risque d'être fort mal accueillie par la société concernée.

M. Belsher: Monsieur le président, cela m'intéresserait beaucoup de voir un texte qui tienne compte de cette idée.

Le président: J'ai demandé que l'on examine les différentes possibilités. Vous pouvez continuer vos questions. Nous allons voir avant la fin de cette partie de la séance s'il est possible de proposer quelque chose.

M. Smellie: Je vous renvoie, monsieur Belsher, à la page 72 du projet de loi. On dit que l'expression «administration publique» s'entend:

... de tout organisme au Canada que le gouverneur en conseil désigne avant ou après les événements en question.

Or, habituellement, l'expression «administration publique» ne serait pas interprétée par vous et moi comme comprenant une grande société. Il se trouve que le gouverneur en conseil doit trancher cette question en se fondant sur des critères que nous ne connaissons pas pour déterminer si une partie peut déposer directement une demande d'indemnisation ou non.

[Texte]

About suggested wording, I do not have any at the moment.

Mr. Audette: The only solution to this that I have given any thought to, really, is one similar to the present procedure in the Supreme Court of Canada. You go and you ask for leave to appeal. The Supreme Court can say no, we will not hear your case; not, your case is wrong. "We will not hear it" is what they do.

Well, perhaps I should be given the onerous task of saying you are too big; I will not let you in. This will not be easy. But my shoulders are broad and I care not what other people think, if I am right.

Mr. Belsher: Right now in the Shipping Act we do not open this up very often. We want to get it as right as possible regardless of who is in power, for how long, and so on. That is not the issue here.

The Chairman: Mr. Belsher, I think Mr. Forrestall could add something to your point right now.

Mr. Forrestall: I wonder if I might invite the administrator, after you go away later today, to sit down at your desk, and would you consider giving us in writing, in specific words, a definition that might in fact meet your concerns and satisfy us?

Mr. Smellie: Certainly we would be happy to do that.

Mr. Audette: No question. Thank you very much.

I may say that this has already come before the House. The Minister did speak of improvements whereby—and I quote from his speech:

Small claimants such as fishermen and resort owners will in future be able to claim directly against the funds.

He too had the concept of the small claimant. He was not thinking of the wealthy, the powerful, and those who can afford to litigate.

Mr. Belsher: I have one other small question. I take it that by and large you feel the act is tied in with the various conventions quite adequately, then?

Mr. Audette: Yes, I think so.

Mr. Reid: For the purpose of educating at least this one member of the committee, I wonder if the witnesses could elaborate on the existing legislation as it applies to the Maritime Pollution Claims Fund. The comment was made that ordinarily you would expect the claimant to go after the owner, and then under some circumstances, presumably if he was not paid, or was not able to pay, a claim would be made against the fund. Is that the situation which exists? What is the present legal liability of the Maritime Pollution Claims Fund to pay a claimant?

[Traduction]

Quant au libellé possible, je n'ai pas de suggestion pour l'instant.

M. Audette: La seule solution qui me soit venue à l'esprit est une procédure semblable à celle de la Cour suprême où l'on demande l'autorisation de faire appel. La Cour suprême peut décider de ne pas accorder cette permission d'interjeter appel, les conditions nécessaires n'étant pas remplies.

Peut-être faut-il me confier la lourde responsabilité de décider à des moyens financiers trop importants pour pouvoir obtenir accès direct à la caisse. Ce ne sera pas facile. Mais j'ai bon dos et peu importe ce que pensent les autres si je suis dans mon bon droit.

M. Belsher: Nous n'avons pas souvent l'occasion d'apporter des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et cette fois-ci nous voulons avoir la meilleure version possible sans essayer de prévoir quel gouvernement sera au pouvoir, pendant combien de temps, etc. Ce n'est pas la question qui nous intéresse.

Le président: Monsieur Belsher, je pense que M. Forrestall a quelque chose à ajouter à votre observation.

M. Forrestall: Le ministre acceptera-t-il, quand il sera de retour à son bureau, de nous rédiger une définition précise qui tienne compte de ses inquiétudes et des opinions que nous avons exprimées?

M. Smellie: Nous nous en ferons un plaisir.

M. Audette: Volontiers.

Permettez-moi de vous signaler que la question a déjà été mentionnée à la Chambre; le ministre a parlé d'améliorations selon lesquelles, et je cite son discours:

Les demandeurs sans grands moyens comme les pêcheurs et les propriétaires d'un hôtel pour vacanciers, seront dorénavant en mesure de faire une réclamation directement à la caisse.

Lui aussi avait cette idée d'un demandeur sans grands moyens. Il ne pensait pas aux riches, aux puissants, à ceux qui ont les moyens d'intenter un procès.

M. Belsher: J'ai une autre petite question. Si je comprends bien, vous êtes d'avis que ce projet est bien harmonisé avec les différentes conventions, n'est-ce pas?

M. Audette: Oui.

M. Reid: Pour ma gouverne, les témoins pourraient-ils m'expliquer la procédure suivie par la Caisse des réclamations de la pollution maritime dans le cadre de la loi actuelle? On a dit que normalement la partie lésée poursuit le propriétaire et que, dans certaines circonstances, je suppose que si elle ne réussit pas à obtenir l'indemnisation, on dépose une demande à la caisse. Est-ce la situation actuelle? Quelles sont les obligations actuelles en matière d'indemnisation de la Caisse des réclamations de la pollution maritime?

[Text]

[Translation]

• 1020

Mr. Audette: I think under the existing legislation, with one exception which I will come to, today you must sue the ship owner.

Mr. Reid: You must?

Mr. Audette: Yes, you must. When you do, you must serve the papers on me. That makes me a party to the action. You then get judgment. I presume that your claim is well-founded. Otherwise you would not have sued. You get a judgment for x dollars. If the ship owner does not, will not, or cannot pay for whatever reason, you can turn to me and say that you want the money. I have to pay. I take subrogation, and then I am free to go against the ship owner.

There is one exception to that rule which is accepted for a rather necessary reason that is not always clear to the public. This exception is the fisherman who sues not for damages, not for gear that is spoiled, or for a ship or fishing vessel that is all oiled up and has to be cleaned off, or whatever—that is damages—but who has a claim for loss of income. I think the most obvious example would be a situation where the water was covered by oil and the man could not go out with his boat because he would be pulling fish through oil. You and I will not buy oiled fish. He will lose revenue.

That is not recoverable in law. Were he to sue, he would not recover. He is given the right in this statute to recover that from me.

Mr. Reid: That sets out clearly the exception.

Mr. Smellie: There is one other exception, Mr. Reid. It is where you have a discharge of oil from an unidentified source, from an unidentified ship. In that particular type of case—there have been several—he who cleans up the spill can come directly to the fund by way of a suit.

Mr. Reid: It sometimes makes it easy to avoid identifying the polluter.

Mr. Smellie: Yes.

Mr. Reid: Does the existing legislation differentiate between a big and a small claimant in either the amount of claim, or the nature of the claimant?

Mr. Audette: It does not differentiate unless you think of the fisherman's loss of income claim. That is really designed for the small claimant who . . .

Mr. Reid: Basically, the answer is no.

Mr. Audette: Oh, yes, the answer is no.

Mr. Reid: All right.

Mr. Audette: Everybody has to go through the courts. I want to let the little fellow escape.

Mr. Reid: If that present owner has a certain limitation available to him when he is faced with a claim . . .

M. Audette: En vertu de la loi actuelle, à une exception près, il faut intenter un procès contre le propriétaire du navire.

M. Reid: Il le faut?

M. Audette: Oui. À ce moment-là, on doit me le signifier. De cette façon je suis associé à l'action en justice. Le tribunal rend sa décision, je suppose que la réclamation est bien fondée, autrement on n'aurait pas pris la décision de faire des poursuites, et une indemnisation d'un montant donné est accordée. Si le propriétaire du navire refuse de payer ou n'est pas en mesure de payer, quelles que soient les raisons, on peut s'adresser à moi pour obtenir l'indemnisation, et je dois régler. Il y a subrogation, et de cette façon je suis en mesure de poursuivre le propriétaire du navire.

La loi prévoit une exception qui n'est pas toujours bien comprise du public. Il s'agit du pêcheur qui réclame non pas pour dommages-intérêts pour agrès de pêche abimés ou le nettoyage d'un bateau de pêche couvert de pétrole, mais pour perte de revenus. L'exemple le plus évident, c'est celui d'une nappe de pétrole qui empêche le pêcheur d'exercer son activité, car personne ne veut acheter du poisson couvert de pétrole. Le pêcheur va subir alors une perte de revenus.

Il n'a pas de recours en justice pour compenser cette perte. Même s'il intentait des poursuites, il n'aurait pas gain de cause. Cette loi lui donne la possibilité d'être indemnisé par la Caisse.

M. Reid: L'exception est donc clairement délimitée.

M. Smellie: Il y a une autre exception, monsieur Reid. Il s'agit d'un déversement de pétrole d'une source non identifiée, d'un navire non identifié. Dans des cas semblables, et il y en a eu plusieurs, la personne qui a fait le nettoyage peut déposer une demande auprès de la Caisse.

M. Reid: C'est peut-être une façon de faire en sorte que le coupable reste inconnu.

M. Smellie: Oui.

M. Reid: La loi actuelle établit-elle une distinction entre le gros et le petit réclamant, du point de vue de la réclamation ou bien des moyens financiers du demandeur?

M. Audette: Elle ne fait pas de distinction, sauf dans le cas d'une réclamation pour perte de revenus de la part d'un pêcheur. Cette disposition est conçue pour un réclamant sans grand moyens qui . . .

M. Reid: Ainsi la réponse est non.

M. Audette: Oui, effectivement.

M. Reid: Très bien.

M. Audette: Tout le monde doit s'adresser aux tribunaux. Je veux épargner cette obligation aux petits.

M. Reid: Si la capacité d'indemnisation du propriétaire comporte une certaine limite . . .

[Texte]

Mr. Audette: I pay the balance.

Mr. Reid: That is right. All right.

You have a reference to proposed paragraph 759(c). It is indicated, rightly or wrongly, that a claimant, as an alternative to suing the owner, may claim against the insurer or the guarantor. Are you an insurer in that capacity?

Mr. Audette: No, I am not an insurer. I call myself by various names; a subsidiary defendant, if you like. I am an unsatisfied judgment fund, but I am not an insurer. You did not pay me any premiums.

Mr. Reid: But somebody is paying into that fund for the purpose of establishing a fund to be paid.

Mr. Audette: That is no longer true. They have not been paying into that for years.

Mr. Reid: That is because we have had people come before us and say that the fund is too big already. It is just as you are pointing out.

Mr. Audette: All right. It is too big in that sense, but if we had a spill like they had off the coast of Brittany and France—they spent \$500 million, not francs.

Mr. Reid: In the proposed legislation, Bill C-75, is there anything that would change the approach of a claimant and require him to sue the owner first and maybe serve you the paper so that you are next on line?

Mr. Audette: Yes.

Mr. Smellie: Yes, there is. It relates back to this notion of public authority. If you are a public authority, i.e., under the current bill, if you are the Minister of Transport, or you are designated by the Governor in Council as a public authority, you are obliged to chase the owner. If you are not a public authority then you may come directly to the administrator, and that is a very large change. Our concern is that it just might be too large.

• 1025

The Chairman: Mr. Reid, I hate to do this, but we have been a little lax. Your time is running out. Do you have one more question you would like to put?

Mr. Reid: No. I simply think that is where the big and little come in regarding the emphasis being placed by the witnesses here.

The Chairman: Fine.

Mr. Reid: I will let it rest, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much.

The Parliamentary Secretary has a statement he wants to make, and with that, unless there is something else, we will wind up this section of this morning's business.

Mr. Forrestall.

[Traduction]

M. Audette: Je paie le reste.

M. Reid: Très bien.

Vous avez mentionné l'alinéa c) de l'article 759. On y constate que le créancier, au lieu de poursuivre le propriétaire, peut tenter une action contre le garant ou l'assureur. Êtes-vous considéré comme assureur à ce titre?

M. Audette: Non, je ne le suis pas. Je me qualifie de différents façons, comme défendeur subsidiaire, si on veut. Il s'agit d'une caisse d'indemnisation en cas de défaut de règlement, mais ce n'est pas une assurance. On n'y verse pas de prime.

M. Reid: Mais quelqu'un finance cette caisse.

M. Audette: Plus maintenant. On n'y verse plus d'argent depuis des années.

M. Reid: Mais comme d'autres témoins nous l'ont signalé, c'est parce que la caisse est déjà trop généreusement pourvue. Vous l'avez dit vous-même.

M. Audette: Si l'on veut. Elle est trop bien pourvue, mais s'il y avait un déversement comme celui qui s'est produit au large de la côte bretonne, il faut compter 500 millions de dollars, et pas des francs.

M. Reid: Le projet de loi C-75 comporte-t-il une disposition qui oblige le demandeur à intenter une action contre le propriétaire d'abord et vous la signifiez pour pouvoir s'adresser à vous par la suite?

M. Audette: Oui.

M. Smellie: Oui, cela existe. Cela se rapporte à cette idée d'une administration publique. Si on constitue une administration publique, et d'après ce projet, il s'agit du ministre des Transports, ou un organisme désigné par le gouverneur en conseil comme administration publique, on doit d'abord poursuivre le propriétaire. Autrement, on peut s'adresser directement à l'administrateur, ce qui est un changement significatif. Nous craignons que ce changement ne soit trop important.

Le président: Monsieur Reid, excusez-moi de vous interrompre, mais nous n'avons pas été assez stricts. Votre temps est presque écoulé. Avez-vous une autre question à poser?

M. Reid: Non. Je voulais simplement mentionner la distinction faite par les témoins entre les demandeurs sans grands moyens et les autres.

Le président: Très bien.

M. Reid: Je m'arrête là, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Le secrétaire parlementaire a quelque chose à dire et après cela, s'il n'y a rien à ajouter, nous allons terminer cette partie de notre réunion.

Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Just to indicate to the administrator—I think Mr. Reid alluded to it in his closing comment—that, at a time when we are trying to bring down the price of gasoline at the pumps, I think your concerns are understandable about the triggering of the levy. I think there is a public will to go very slowly with that trigger.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall.

Thank you, Mr. Audette and Mr. Smellie. Your presentation has been very worth while. I have certainly enjoyed it.

I have been told that our next witness, the Makivik Corporation, has declined to appear at this time but instead will submit a written brief to the committee, which shortens our morning presentation.

Our third scheduled witness, the Labrador Inuit Association, is unable to appear today. Instead they will be sending a written submission with a video recording. We will arrange to show that video recording as soon as arrangements can be made. The equipment they are sending is not compatible with what we have in the House.

Mr. Smellie.

Mr. Smellie: Just by way of information, I have here approximately the right number of copies for members present of the current, most recent annual report of the administrator. Perhaps I could just leave them with the clerk and if anybody wanted them then they could . . .

The Chairman: Thank you very much, Mr. Smellie.

I am now going to take a break until 10.30 a.m., and then I am going to call our last witness for this morning, the Prince Edward Island Potato Marketing Board.

• 1028

• 1031

The Chairman: Members of the committee, shall we get back to business? Now we have before us, as I said a moment ago, the Prince Edward Island Potato Marketing Board, as represented by Mr. Barry Willis, who is a member, and Mr. Gerry Fougere, who is the transportation director, I presume, of the board. Would one of you like to make an opening statement? Mr. Fougere.

Mr. Gerry Fougere (Transportation Director, Prince Edward Island Potato Marketing Board): Yes. Thank you, Mr. Chairman. Perhaps two short items. First of all, I would like to apologize to Mr. Robichaud. We do not have the translation ability to put it in French, and Mr. Bruce has offered to translate it for us if you so require. The second thing is that I do have slides of our exhibits. I think there are 11 exhibits, which are mostly statistical, that can be put on the overview, and I have given them to Mr. Bruce. I do not think they will be required because I have provided copies of each one of the briefs we have presented to you. If I may proceed then, Mr. Chairman.

The Chairman: Please, Mr. Fougere.

[Translation]

M. Forrestall: Je voulais simplement dire à l'administrateur, et je crois que M. Reid y a fait allusion, qu'à une époque où nous essayons de faire baisser le prix de l'essence à la pompe, on comprend les inquiétudes exprimées par l'administrateur au sujet du mécanisme qui déclenche la redevance. Je pense que tout le monde voudra y faire très attention.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Je remercie nos témoins, MM. Audette et Smellie. Votre exposé nous a été fort utile. Je l'ai écouté avec plaisir.

On m'informe que notre prochain témoin, la *Makivik Corporation*, se désiste, mais va nous soumettre un mémoire écrit, ce qui va abréger la séance de ce matin.

Le troisième groupe prévu, la *Labrador Inuit Association* n'est pas en mesure de comparaître mais va nous envoyer un mémoire écrit avec une bande vidéo. Nous allons projeter ce clip vidéo dès que cela pourra s'arranger. Il y a une difficulté de compatibilité avec nos matériaux de la Chambre.

Monsieur Smellie

M. Smellie: À titre d'information, j'ai avec moi suffisamment d'exemplaires du plus récent rapport annuel de l'administrateur pour les membres présents. Je vais les donner au greffier si cela vous intéresse.

Le président: Merci, monsieur Smellie.

Nous allons maintenant lever la séance jusqu'à 10h30 et ensuite nous entendrons les représentants du *Potato Marketing Board* de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Mesdames et messieurs, nous reprenons la séance. Nous avons maintenant des représentants de l'Office de commercialisation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Barry Willis, membre, et M. Gerry Fougere, directeur des Transports. Avez-vous une déclaration liminaire, messieurs?

M. Gerry Fougere (directeur des Transports, Office de commercialisation de la pomme de terre, Île-du-Prince-Édouard): Oui. Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je présente nos excuses à M. Robichaud, nous n'avons pas la capacité de préparer un texte en français, M. Bruce a offert de le traduire pour nous, si vous voulez. Je vous informe aussi que nous avons des diapositives de nos tableaux statistiques; je pense qu'il y en a 11 en tout et on peut les projeter, si vous le voulez. Je ne pense pas que cela soit nécessaire car vous avez tous un exemplaire du mémoire. Je vais donc commencer, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, monsieur Fougere.

[Texte]

Mr. Fougere: Good morning Mr. Chairman and members of the legislative committee. Thank you for allowing us to speak on clause 4 of Bill C-75 on such short notice. With me is Mr. Barry Willis, Vice-President of the P.E.I. exporting firm of H.B. Willis Inc., the immediate Past-President of our P.E.I. Dealers' Association and a member of Potatoes Canada.

The Potato Marketing Board, representing the P.E.I. potato industry, welcomes the opportunity to present its concerns regarding clause 4 to the legislative committee regarding Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act. The P.E.I. Potato Marketing Board comprises three elected representatives from each county of Prince Edward Island. They have a three-year rotation, with three new members elected each year. The committees of the Potato Marketing Board are selected from the nine elected board members who deal with the various issues within the potato industry. Transportation is one of the key committees.

The Prince Edward Island Potato Marketing Board operates under 1956 federal legislation, with the extension of powers from the federal Cabinet to the provincial Cabinet and then to the board. The board has always given top priority to the importance of transportation. The P.E.I. potato industry is aggressive, with potato acreage in 1975 of some 46,000 acres, compared to 76,000 acres in 1985. The Prince Edward Island potato industry is alive and going forward.

P.E.I. is the largest potato-producing province in Canada, as per those three attached exhibits. The first one is on acreage, the second one on yields, and the third one is on production. They give a breakdown of the positions of P.E.I., along with the other provinces in Canada.

Importance of P.E.I. potato industry. Approximately one-quarter of all Prince Edward Island farms are commercial potato growers, yet over the past 10 years the potato crop itself has accounted for over one-third of the total farm cash receipts. Agriculture plays a strong part in our Island economy, contributing an estimated 10% to our gross domestic product and accounting for almost 35% of the gross domestic product for goods-producing industries. Therefore, potatoes alone could be viewed as contributing well over 3% to the provincial gross domestic product and roughly 12% to the gross domestic product for goods-producing industries. An estimated 14% of our total Island labour force is employed in agriculture, with approximately one-half of those employed directly in potato production. Potato sales for 1984 amounted to some \$71.4 million which compares to the total retail trade on P.E.I. for the same period of some \$522 million. That is to say, total retail sales is only seven to eight times greater than the total potato sales. This also implies that sales from potatoes injects over \$100 million into the P.E.I. economy each year.

[Traduction]

M. Fougere: Bonjour, mesdames et messieurs. Nous vous remercions de nous avoir donné cette occasion d'exprimer notre point de vue sur l'article 4 du projet de loi C-75 avec un si court préavis. Je suis accompagné de M. Barry Willis, vice-président de la Société d'exportation H.B. Willis inc. de l'Île-du-Prince-Édouard, ancien président de l'Association des négociants de l'Île-du-Prince-Édouard et membre de *Potatoes Canada*.

L'Office de commercialisation de la pomme de terre, en tant que représentant de ce secteur de l'Île-du-Prince-Édouard, se réjouit de cette occasion de présenter ses préoccupations au sujet de l'article 4 du projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Notre Office est composé de trois représentants élus de chaque comté de l'Île-du-Prince-Édouard. La composition de l'Office est renouvelée tous les trois ans, trois nouveaux membres étant élus chaque année. Les divers comités de l'Office de commercialisation de la pomme de terre sont constitués des neuf membres élus et examinent diverses questions qui affectent notre secteur. Le comité des Transports est l'un des comités les plus importants.

L'Office de commercialisation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard a été constitué en 1956. L'Office a toujours accordé une grande priorité au transport. Le secteur de la pomme de terre dans notre province est très dynamique, la superficie consacrée à cette culture étant passée de 46,000 acres en 1975 à 76,000 acres en 1985. Il s'agit donc d'une activité qui se maintient et va de l'avant.

L'Île-du-Prince-Édouard est la province canadienne qui produit la plus grande quantité de pommes de terre, comme vous pouvez le constater dans nos tableaux, le premier portant sur la superficie affectée à cette culture, le deuxième sur les rendements et le troisième sur la production. Vous y trouvez aussi une comparaison de la position de l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à celle des autres provinces canadiennes.

L'importance du secteur de la pomme de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard. Environ un quart de toutes les exportations agricoles de l'Île-du-Prince-Édouard sont consacrées à la culture de la pomme de terre, mais depuis 10 ans, cette récolte représente plus d'un tiers de toutes les recettes agricoles. L'agriculture joue un rôle important dans l'économie de l'Île, contribuant quelque 10 p. 100 à notre produit intérieur brut et 35 p. 100 du produit intérieur brut des industries de transformation. On peut donc dire que la pomme de terre compte pour 3 p. 100 dans le produit intérieur brut de la province et 12 p. 100 du produit intérieur brut des industries de transformation. On estime que 14 p. 100 de la population active de l'Île se consacre à l'agriculture, et environ la moitié de ce groupe serait employée directement par la culture de la pomme de terre. Les ventes de pommes de terre se sont élevées, en 1984, à environ 71,4 millions de dollars, alors que le secteur de la vente au détail de l'Île-du-Prince-Édouard représente, pour la même période, environ 522 millions de dollars. En d'autres termes, le secteur de la vente au détail n'est que sept à huit fois supérieur au volume total des ventes de pommes de terre. Cela signifie également que les ventes de pommes de terre apportent plus de

[Text]

• 1035

The potato industry has three segments on P.E.I.—seed, table and processing—and all three are interdependent with one another. Any interruption in the movement of one segment puts undue pressure on the other segments.

The importance of the export business to the P.E.I. potato industry, as per exhibit 4—P.E.I. exports both table and seed potatoes to countries around the world. P.E.I. is the leader in terms of exporting potatoes from Canada and has been successfully promoting and competing for export markets around the world. P.E.I. export business fluctuates because of price, basically from European countries. However, P.E.I. is competitive on the export market because of its ports and the proximity of the potatoes to these ports. Shipping by water makes the export market competitive for P.E.I.

Other potato-producing areas of Canada depend upon and demand that P.E.I. get some export potato sales, either table or seed. This makes for a better domestic market. Other areas are also able to get a better return for their potatoes.

Without the ports or winter shipping, P.E.I. would become less competitive on the export market because of higher transportation costs, and the Canadian market would suffer because of added stress from additional P.E.I. potatoes on that market. Exhibits 5, 6, 7, 8, 9, and 10 indicate the importance which P.E.I. ports have played in our export movement for the past six years. As you can see by the charts, our percentages are very, very high.

The P.E.I. potato industry appreciates this opportunity to express our concern with clause 4, but urges that there be no implementation of cost recovery for navigational service until such time as an impact carried out and the potential impact on the economy of the Province of P.E.I. has been determined.

The Port of Summerside has the greatest utilization for potato shipments on P.E.I. and requires dredging. All of the moneys expended for upgrading this shipping port over the years will be lost if dredging costs are passed on to the user because there just will not be any shipping.

[Translation]

100 millions de dollars chaque année à l'économie de cette province.

Dans l'Île-du-Prince-Édouard, l'industrie de la pomme de terre comprend trois secteurs interdépendants, à savoir les pommes de terre de semence, les pommes de terre de table et les pommes de terre de transformation. Toute interruption des activités d'un secteur exerce des pressions sur les deux autres.

Passons maintenant à l'importance des exportations de pommes de terre pour ce secteur de l'Île-du-Prince-Édouard. La pièce 4 porte sur les exportations de pommes de terre de table et de pommes de terre de semence de l'Île-du-Prince-Édouard vers toute sorte de pays. Parmi toutes les provinces canadiennes, c'est l'Île-du-Prince-Édouard qui exporte le plus de pommes de terre et qui a su se tailler une part importante des marchés extérieurs. La valeur de ses exportations varie en fonction du prix de la pomme de terre, surtout par rapport à la pomme de terre produite par les pays européens. Cependant, l'Île-du-Prince-Édouard reste compétitive sur les marchés d'exportation grâce à ses équipements portuaires et de leur proximité des centres de production de pommes de terre. C'est donc grâce aux transports maritimes que l'Île-du-Prince-Édouard est compétitive sur les marchés d'exportation.

Les autres provinces productrices de pommes de terre exigent que l'Île-du-Prince-Édouard exporte une partie de sa production de pommes de terre qu'il s'agisse de pommes de terre de table ou de pommes de terre de semence. Cela permet de mieux équilibrer le marché intérieur, et ces autres provinces peuvent vendre leurs pommes de terre à meilleur prix.

Si les transports maritimes étaient interrompus pendant l'hiver, ou si ses ports étaient fermés, l'Île-du-Prince-Édouard serait moins compétitive sur les marchés d'exportation car les coûts de transport augmenteraient; par ailleurs, le marché intérieur canadien en souffrirait car l'Île-du-Prince-Édouard essaierait alors d'y écouler une plus grande partie de sa production. Les pièces 5, 6, 7, 8, 9 et 10 soulignent l'importance du rôle que les ports de l'Île-du-Prince-Édouard jouent depuis six ans dans le domaine des exportations. Comme vous pouvez le constater d'après les graphiques, ces pourcentages sont très élevés.

En tant que représentants de l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, nous sommes heureux d'avoir l'occasion aujourd'hui de vous dire ce que nous pensons de l'article 4, mais nous vous recommandons fortement de ne pas appliquer le principe de la récupération des coûts aux services de navigation tant qu'on n'aura pas évalué les conséquences d'une telle mesure sur le secteur de l'exportation des pommes de terre et sur l'ensemble de l'économie de la province de l'Île-du-Prince-Édouard.

C'est par le port de Summerside qu'on expédie la plupart des exportations de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard; or, ce port a besoin d'être dragué. Tous les crédits consacrés jusqu'à présent à la modernisation de ce port n'auront servi à rien si les coûts de dragage sont impartis aux usagers, car plus personne n'utilisera les équipements de ce port.

[Texte]

The Canadian agricultural industry, in general, is under pressure. The P.E.I. potato industry is under extreme pressure which directly affects the entire economy of our province. The potato industry likes competition as long as it is fair competition. Having said that, the industry is forewarning that this proposed clause 4 might be the straw to break the industry's back as far as continuing to compete on the international market is concerned.

The overall thrust is that the P.E.I. potato industry supports the federal government policy on encouraging international trade. Thus, we are vigorously opposed to the introduction of charges relating to navigational services until an impact study on the potato industry's export business is conducted.

The viability of the P.E.I. potato industry depends on the movement of our export seed to international markets. Just as a Cadillac commands a premium price in the automotive industry, so does our top quality seed, but there is a limit to the extent this premium can compensate for unduly high transportation costs.

At the present time, no specific fee levels have been proposed and the Minister has indicated that fees would not be at a level which would cause hardship to the shipping industry. However, any level will cause hardship to the potato industry and future increases would not be possible because the potato industry could be put into a non-competitive position. Once the legislative authority to charge for navigational services is in place, there is every reason to expect an attempt to implement 30% increases across the board such as are presently being proposed for harbours and ports, dues and charges.

As per a recent study conducted by Price Waterhouse for the Provincial Department of Transportation and based on the estimates of Transport Canada, the operating costs for ice-breakers in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes are in the order of \$1,000 per hour of service provided. Ships coming to or leaving Prince Edward Island during the winter season generally require ice-breaker assistance for up to 30 hours in each direction, although this can range to up to 75 hours. This would represent a total cost on the order of some \$60,000 per vessel for a round trip if rates were set to recover all the operating costs, and even 15% of a \$60,000 or \$9,000 is enough to kill any export order.

Trucking to New Brunswick or Nova Scotia at \$1.72 per hundredweight is not a viable alternative and cuts us out of the export market.

• 1040

The potato industry is not like the petroleum industry which can pass on these charges through a built-in cost to its customers. We are not price makers, we are price takers. And the potato industry must absorb these extra charges at the primary producer level. A recent example of an export load out

[Traduction]

Le secteur agricole canadien est, dans l'ensemble, dans une situation assez difficile, et c'est particulièrement le cas de l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, laquelle industrie influe directement sur toute l'économie de la province. Nous acceptons la concurrence, à condition qu'elle soit juste. Cela dit, nous vous prévenons que l'article 4 telle que proposée risque de détruire à jamais la compétitivité de cette industrie sur les marchés internationaux.

Nous appuyons la politique du gouvernement fédéral qui consiste à promouvoir le commerce international. Nous sommes donc vigoureusement opposés à l'imposition de droits pour les services à la navigation, tant qu'on n'aura pas évalué les conséquences d'une telle mesure sur les exportations de cette industrie.

La viabilité de l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard est tributaire de ses exportations de pommes de terre de semence. Tout comme Cadillac, dans le secteur de l'automobile, la qualité de nos pommes de terre de semence justifie un prix plus élevé, mais il y a quand même une limite à ne pas dépasser, même pour compenser des coûts de transport anormalement élevés.

Aucune précision n'a encore été donnée en ce qui concerne les barèmes de ces droits, et le ministre a indiqué que ces droits ne seraient pas fixés à un niveau tel qu'ils risqueraient de nuire aux transports maritimes. Cependant, quel que soit leur niveau, de tels droits nuiront à l'industrie de la pomme de terre, et leur augmentation éventuelle sera impossible car l'industrie de la pomme de terre risquerait alors de perdre toute compétitivité. Une fois qu'on a légiféré l'imposition de droits pour les services à la navigation, il y a tout lieu de penser que ces droits seront régulièrement augmentés à coups de 30 p. 100, comme on le propose actuellement pour les ports, les droits et les frais.

D'après une étude récemment effectuée par *Price Waterhouse* pour le ministère provincial des Transports, à partir de prévisions du ministère fédéral des Transports, le coût d'exploitation des brise-glaces du golfe du Saint-Laurent et des Grands Lacs est de l'ordre de 1,000\$ de l'heure du service assuré. À l'Île-du-Prince-Édouard, tout déplacement de bateau en hiver nécessite généralement l'intervention d'un brise-glaces pendant une trentaine d'heures, que ce soit pour le mouillage ou l'appareillage, et cela peut parfois prendre jusqu'à 75 heures. Cela représenterait donc un coût total d'environ 60,000\$ par bateau pour un aller-retour si les tarifs sont fixés de façon à garantir une récupération totale des coûts d'exploitation; or, même 15 p. 100 de 60,000\$, soit 9,000\$, cela suffit à compromettre n'importe quelle commande d'exportation.

Le transport par camions jusqu'au Nouveau-Brunswick ou jusqu'à la Nouvelle-Écosse, à raison de 1.72\$ le 100 kilos, n'est pas une solution.

Contrairement au secteur pétrolier, l'industrie de la pomme de terre ne peut pas inclure ces droits dans son prix de vente, car ce n'est pas elle qui fixe les prix, elle est obligée de se soumettre au prix établi. L'industrie de la pomme de terre devra donc absorber ces droits supplémentaires, et ce, au

[Text]

of Summerside, which was scheduled to give a return to the grower of around \$4.40 a hundredweight, was diverted to New Brunswick and the grower received \$3.30 a hundredweight.

Policy changes proposed in clause 4 of Bill C-75 have the potential, if implemented, to raise our transportation costs, which could prevent P.E.I. from participating in our export markets. The loss of this important export market could spell an end of the seed export industry. For this reason the industry cautions that very careful consideration be given to introducing clause 4. Our principal areas of concern are the importance of the potato industry to P.E.I., the importance of the export business to the potato industry. It is contrary to the principles of *Freedom to Move*. We are in support of our Premier, and clause 4 does not reflect the statement of the provincial Premiers.

With regard to the importance of the industry to P.E.I., although the potato industry represents only 1.3% to 1.4% of the total farm cash receipts for Canada, it represents almost 35% of the farm cash receipts in P.E.I. The potato industry urgently requests assurance that any cost recovery program not include any charges for navigational aids, dredging, traffic service, ice-breaking or escort service.

The importance of the export business to the potato industry is that the export business generally provides the best returns to the primary producer. This, in effect, helps the pricing structure of the whole P.E.I. potato industry and the Canadian potato industry also.

Clause 4 appears contrary to the competition principles expressed in *Freedom to Move*, and has the potential, if implemented, to remove P.E.I. from competing in the world's export market because of transportation disadvantages.

With regard to our Premier's support, the potato industry of P.E.I. supports its Premier in becoming involved in our transportation concerns. The potato industry shares the same concerns that our Premier recently expressed to the federal Transport Minister, the Hon. Don Mazankowski.

The potato industry is concerned about the diminishing rail service, diminishing ferry service, some proposals within *Freedom to Move*, 30% proposed increases for harbours and ports, and now clause 4 of Bill C-75. The potato industry joins our Premier, the Hon. James Lee, in making transportation P.E.I.'s No. 1 priority for 1986. Together we will assess our future transportation requirements.

[Translation]

niveau du producteur lui-même. Tout récemment, par exemple, des exportations de pommes de terre, qui devaient être expédiées de Summerside et rapporter au producteur environ 4.40\$ le 100 livres, ont été détournées par le Nouveau-Brunswick, et le producteur n'a alors reçu que 3.30\$ le 100 livres.

Les modifications proposées à l'article 4 du Bill C-75 risquent de hausser nos coûts de transport, ce qui réduira notre capacité d'exportation. La perte de ces marchés extérieurs entraînera peut-être le déclin des exportations de pommes de terre de semence. C'est pour cette raison que notre industrie vous demande de réexaminer très sérieusement cet article 4. Nos principaux arguments sont l'importance que l'industrie de la pomme de terre revêt pour l'ensemble de l'Île-du-Prince-Édouard, et l'importance que revêtent les exportations pour l'industrie de la pomme de terre. Cela est tout à fait contraire aux principes qui sous-tendent *Aller sans entraves*. Nous appuyons notre premier ministre, et l'article 4 ne reflète pas les déclarations faites par les premiers ministres provinciaux.

En ce qui concerne l'importance que revêt l'industrie de la pomme de terre pour l'Île du Prince Édouard, je voudrais vous dire que même si cette industrie ne représente que 1,3 à 1,4 p. cent du total des ventes agricoles, au Canada, elle représente près de 35 p. 100 des ventes agricoles de l'Île-du-Prince-Édouard. L'industrie de la pomme de terre doit recevoir, sans tarder, l'assurance que le programme de récupération des coûts qui sera adopté n'entraînera pas l'imposition de droits pour les services de navigation, de draguage, de trafic, de brise-glace ou d'escorte.

Les exportations sont vitales pour l'industrie de la pomme de terre car ce sont elles, en général, qui rapportent plus au producteur primaire. Cela facilite également l'établissement de la structure des prix pour l'industrie de la pomme de terre de l'Île du Prince Édouard et de l'ensemble du Canada.

L'article 4 semble aller à l'encontre des principes énoncés dans *Aller sans entraves* au sujet de la concurrence, et son adoption risque d'obliger l'Île-du-Prince-Édouard à se retirer des marchés d'exportation à cause de la hausse des coûts de transport.

L'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard remercie le premier ministre de cette province de partager ses inquiétudes au sujet des coûts de transport, et nous sommes heureux que notre premier ministre en ait fait part, récemment, au ministre fédéral des transports, M. Don Mazankowski.

L'industrie de la pomme de terre s'inquiète de la réduction des services ferroviaires, de la réduction des services de traversée, de certaines propositions du document *Aller sans entraves*, des augmentations de 30% qui sont proposées pour les ports, et, par dessus tout cela, de l'article 4 du Bill C-75. L'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard appuie son premier ministre, l'honorable James Lee, de faire des transports la priorité de cette province pour 1986. Ensemble, nous allons évaluer nos besoins futurs en matière de transport.

[Texte]

To use our Premier's words, if ice-breaking charges for shipping potatoes are added, we would just be blown off the map, as far as being competitive is concerned. That, to him, is the sort of blow that would be totally unacceptable to P.E.I. In an area such as P.E.I., where navigational service is required to sustain the economy, the federal government must continue to provide these services without fee and allow us to compete on the international market.

Referring back again to the provincial Premiers, the P.E.I. potato industry supports the provincial Premiers' position that transportation is recognized as a key to regional economic development and that commercial viability of our transportation links must be balanced with regional economic development. The P.E.I. potato industry requests that Bill C-75 include the concept presented by the provincial Premiers.

In conclusion, the potato industry is presently comfortable with the present policies and understands their costs and can live with them.

The Potato Marketing Board encourages an economic impact study of proposed charges to the potato industry and the economy of Prince Edward Island. And the Potato Marketing Board, on behalf of the potato industry, urges the removal of clause 4 completely until the effect of an impact study is clearly understood.

I apologize in a way for reiterating the removal of clause 4, as was identified to me by our member from British Columbia. Hopefully, it just re-enhances our opposition to the others who have appeared before you, prior to us. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: It certainly reinforces it, Mr. Fougere. Mr. Willis, did you want to make any supplementary statements to that? If you did, please do it now. If not, I will go to other questioners.

Mr. Barry Willis (Member, Potatoes Canada): Basically, I agree with everything Mr. Fougere has said. But before the question should arise—I was an exporter in the potato industry for many years, probably 20 years, and I would like to draw this right home as an example everyone could relate to: All is not well in the potato industry of Prince Edward Island. I think everyone here probably has a warm spot in his heart for Prince Edward Island as a possible tourist destination. I have been in the potato industry all my life and I can assure you, it has never been in a worse state than it is today.

• 1045

We saw a newspaper ad yesterday in *The Globe and Mail* which said that Knob Hill Farms had 50 lbs. of P.E.I. potatoes on special at \$1.99. When you look at the normal margins that

[Traduction]

Pour reprendre les paroles de notre premier ministre, s'il nous faut ajouter le coût d'utilisation des brise-glaces au coût de transport de nos pommes de terre, nous serons pratiquement rayés de la carte car nous ne serons plus compétitifs. À son avis, une telle mesure est tout à fait inacceptable à l'Île-du-Prince-Édouard. Dans une région comme l'Île-du-Prince-Édouard, où les services à la navigation sont indispensables à l'économie, le gouvernement fédéral doit continuer de fournir ces services gratuitement et de permettre ainsi de faire face à la concurrence sur les marchés internationaux.

Pour en revenir aux premiers ministres provinciaux, l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard appuie la position prise par ces derniers, à savoir que le secteur des transports est l'un des pivots du développement économique régional, et que la viabilité commerciale de notre réseau de transport, est qu'il faut faire un juste équilibre entre la viabilité commerciale de notre réseau de transport et le développement économique régional. L'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard demande que le Bill C-75 reflète le concept énoncé par les premiers ministres provinciaux.

En conclusion, l'industrie de la pomme de terre est satisfaite des politiques actuelles; elle n'en ignore pas les coûts, et elle les accepte.

L'Office de commercialisation de la pomme de terre recommande que l'on étudie l'impact économique des droits proposés sur l'industrie de la pomme de terre et sur l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard. Au nom de l'industrie de la pomme de terre, l'Office de commercialisation de la pomme de terre réclame l'abrogation complète de l'article 4 tant qu'une étude de ce genre n'aura pas été faite.

Je m'excuse de répéter, en réclamant la suppression de l'article 4, ce qu'à déjà dit notre membre de la Colombie-Britannique. J'espère que cela ne fera que renforcer à vos yeux notre opposition aux autres témoins qui ont comparu avant nous. Merci, monsieur le président.

Le président: Cela la renforce, à n'en pas douter, monsieur Fougere. Monsieur Willis, avez-vous quelque chose à ajouter? Si oui, faites-le maintenant, je vous en prie. Sinon, nous allons passer aux questions.

M. Barry Willis (membre, Potatoes Canada): J'approuve en substance tout ce qu'a dit M. Fougere. Je voudrais cependant vous signaler, avant qu'on me le demande, que j'ai exporté des pommes de terre pendant très longtemps, une vingtaine d'années, et je voudrais bien vous faire comprendre ceci: tout ne va pas pour le mieux dans l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Quand on parle de cette province, on y voit tout de suite un lieu de destination touristique. Moi qui ai toujours travaillé pour l'industrie de la pomme de terre, je peux vous garantir que la situation n'a jamais été aussi catastrophique.

Dans le *Globe and Mail* d'hier, une publicité annonçait que Knob Hill Farms offrait 56 livres de pommes de terres de l'Île-du-Prince-Édouard au prix spécial de 1.99\$ la livre. Lorsqu'on

[Text]

would be included in that price, the return back to the producer in Prince Edward Island would be zero. When you take the container and the labour into consideration, he would get nothing for the product he produced at a cost of 5¢ or 6¢ a lb. It is a sorry, sorry state we are in. People could lay the charge that we are the makers of our own misery, but that charge does not hold up when you look at all the other factors.

There is another example we have been dealing with here in addition to the ice-breaker charges. We have meetings related to the cost of the usage of the shed space in Charlottetown. We have been in the sheds in Charlottetown for, I suppose, 40 years, and have a situation right now where they have proposed new fees to use the heated sheds. In Charlottetown there are potatoes that are moved and milk. Potatoes are traded freely in the world and we compete head to head with the Dutch, Scottish and French. You have to take what the world market provides. In effect, the world price of potatoes today can be as low as \$40 a tonne to \$100 a tonne. This year they are in the \$40 range, FOB, we will say. Milk, on the other hand is probably 10 to 20 times that value.

What we are faced with today is an example of a skid of potatoes, a tonne and a half of potatoes, which has a floor space of about two square metres. The cost is \$3 per skid per day, which works out to be 10¢ per bag per day. In 10 days' time we have built up \$1 a bag and the grower at this stage of the game is only receiving \$1 a bag. It is so ridiculous that it is driving us out of the sheds. It just reinforces what we are dealing with—a high-volume, low-price product. It is absolutely ridiculous. Those are a couple examples to which you could perhaps relate.

The Chairman: Mr. Willis, as one who represents an island in Ontario known as Prince Edward County, and who has a soft spot for Prince Edward Island, I can sympathize with you, but I am only the chairman. I will ask Mr. Robichaud to begin the questioning.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I would like to thank the witnesses for coming over and voicing their concerns. Being from New Brunswick, right across the strait from you people in Westmorland-Kent, I can understand how you feel.

Am I to understand correctly that if there were a user fee imposed on the shipment of goods from Summerside or from island ports, these fees would have to be taken out of the farmer's share of whatever revenue he gets from potatoes? You see, you are a taker; you do not set the prices.

Mr. Willis: Although we like to think we have some influence over the final price of our product, we are actually price-takers. No matter if it is in the Toronto marketplace, New York, Boston, Greece, Italy, Spain, Portugal, North Africa or the Caribbean, we can only get what the market will bear. Then all other charges are deducted and margins are allowed so that the producer never knows what he is going to

[Translation]

connaît les marges de profit normales que doit inclure ce prix, on se rend compte qu'il ne doit pas rester grand chose pour le producteur de l'Île-du-Prince-Édouard. En effet, il faut tenir compte du coût du transport et du coût de la main d'œuvre, et malheureusement, il ne restera rien à celui qui a produit ces pommes de terre au coût de 5 à 6c. la livre, si elles se vendent 1.99\$ la livre. C'est une situation lamentable. Certains vont nous reprocher de récolter ce que nous avons semé, mais cette accusation ne tient pas debout lorsqu'on connaît tous les autres facteurs qui interviennent.

Permettez-moi de vous donner un autre exemple que celui des droits imposés pour les services de brise-glace. Nous avons eu des discussions sur le coût d'utilisation des hangars de Charlottetown. Nous utilisons ces hangars depuis une quarantaine d'années, et aujourd'hui, ils proposent de nous faire payer des droits d'utilisation. À Charlottetown, nous signons des contrats d'exportation de pommes de terre dans le monde entier, et nous devons faire face à la concurrence des Hollandais, des Écossais et des Français. Nous dépendons de la situation des marchés extérieurs. En fait, le prix mondial de la pomme de terre peut varier entre 40\$ et 100\$ la tonne. Cette année, ce prix a fluctué autour de 40\$, FOB, alors que le lait se vend 10 à 20 fois plus cher.

Une tonne et demie de pommes de terre occupe à peu près deux mètres carrés dans un hangar. Le coût d'entreposage étant de 3\$ par tonne et demie par jour, cela représente 10c. le sac par jour. Dix jours d'entreposage d'un sac nous amènent à 1\$, et à ce stade là, le producteur ne touche que 1\$ le sac. C'est donc une situation tout à fait ridicule, et nous allons être obligés de ne plus utiliser ces hangars. Notre principal handicap est d'avoir un produit volumineux, qui se vend à bas prix. C'est tout à fait ridicule. Voilà donc des exemples concrets que je voulais vous donner.

Le président: Monsieur Willis, je représente la circonscription ontarienne de Prince Édouard County et j'ai un petit faible pour l'Île-du-Prince-Édouard, et je comprends donc bien votre situation, mais malheureusement, je ne suis que président de ce Comité. Je vais demander à monsieur Robichaud de prendre la parole.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui nous exposer leurs problèmes. Je viens du Nouveau-Brunswick, de l'autre côté du détroit qui nous sépare des habitants de Westmorland-Kent, et je comprends votre situation.

Si j'ai bien compris, l'imposition d'un droit au transport des marchandises qui quittent Summerside ou un autre port de l'île entraînerait une diminution équivalente de la part du producteur? Vous nous aviez dit que vous ne fixiez pas les prix, mais que vous étiez obligés de suivre ceux qui sont établis.

M. Willis: C'est exact, mais nous espérons quand même avoir une certaine influence sur la détermination du prix définitif de notre produit. Qu'il s'agisse du marché de Toronto, de New York, de Boston, de Grèce, d'Italie, d'Espagne, du Portugal, d'Afrique du Nord ou des Antilles, nous ne pouvons pas imposer un prix supérieur à ce que le marché peut absorber. Par conséquent, à partir d'un certain plafond, tous

[Texte]

receive. He cannot dictate the price. You cannot dictate in the international market for potatoes. You might think you can, but there is no way. You never dictate a price to the end receiver.

If you are dealing with Italy, they have other alternatives sellers. They can buy from Germany, Holland, France or Scotland. They can negotiate a very fine price. The delivered price in Italy is reflected back to the producer back in New Brunswick or in Prince Edward Island.

We cannot pass on any additional charges; it is absolutely impossible.

Mr. Robichaud: So the farmer will have to bear the burden . . .

Mr. Willis: That is right. If he is not happy with that return, in the future he might decide to produce in another direction. What we are facing here right now is surpluses all over the world. It is very competitive, and of course we depend on moving quite a large volume on the export market which then helps the New Brunswick market, the Ontario-Quebec market and the whole industry.

• 1050

Mr. Fougere: I mentioned that, Mr. Robichaud. I think it is important to relate the fact that we are here primarily at the request of the potato producers of Prince Edward Island. When they saw this clause, they said: Look, the Potato Marketing Board has to go up there. They have to fight for the removal of this clause because we know that this charge will not be added on to the exporters because they will not absorb it and it will come right back down to the primary producer. There is no question about it in the view of the primary producers of Prince Edward Island. If this charge is implemented, it will be just another thing coming out their pockets. They are very, very sure of that.

Mr. Robichaud: All along we have heard that this is only enabling legislation, that the clause is be put in there so the Minister will have the authority to levy charges, but that no charges would be imposed before there complete consultation with the users as to the amount of the charges being imposed on the users. Now, do you have faith in that?

Mr. Fougere: Absolutely not! We have just been witness to Harbours and Ports having the tariff rates already in there and then having the ability to adjust them. Now they are coming into Charlottetown telling us they are going up 30% across the board. Mind you, they are sitting down with us and telling us that, but by the same token we are of the opinion, as per our brief, that they just do not go into that bill until such time as a

[Traduction]

les autres frais et marges de profit doivent être déduits, de sorte que le producteur ne sait jamais ce que va lui rapporter la vente de son produit. Il ne peut pas dicter son prix. Vous ne pouvez pas dicter votre prix sur les marchés internationaux. Vous vous imaginez peut-être que vous pouvez le faire, mais c'est impossible. Vous ne pouvez pas imposer un prix à l'autre extrémité de la chaîne, c'est à dire aux consommateurs.

L'Italie, par exemple, a d'autres fournisseurs. Elle peut s'adresser à l'Allemagne, à la Hollande, à la France ou à l'Écosse. Elle peut donc négocier un prix très intéressant. C'est donc en fonction du prix consenti à l'Italie que le producteur du Nouveau-Brunswick ou de l'Île-du-Prince-Édouard sera payé.

Nous ne pouvons pas faire passer aux consommateurs les frais ou droits supplémentaires qui pourraient nous être imposés. C'est absolument impossible.

M. Robichaud: C'est donc l'agriculteur qui devra faire les frais . . .

M. Willis: C'est exact. S'il n'est pas satisfait de ce qu'il touche, il peut décider par la suite de produire autre chose. À l'heure actuelle, il y a des excédents de production dans le monde entier. Les marchés sont donc très compétitifs, et il nous faut donc essentiellement pouvoir acheminer de grandes quantités de pommes de terre sur les marchés d'exportation, afin de contribuer à l'équilibre des marchés du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario, du Québec et de l'ensemble du Canada.

M. Fougere: J'en ai parlé tout à l'heure, monsieur Robichaud. Il ne faut pas oublier que ce sont essentiellement les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard qui nous ont demandé de venir comparaître devant votre Comité. En effet, lorsque ces producteurs ont pris connaissance de cet article, ils ont immédiatement demandé à l'Office de commercialisation de la pomme de terre de venir vous rencontrer. Ils savent qu'il faut qu'ils obtiennent la suppression de cet article, car les droits qui y sont proposés ne seront pas assumés par les exportateurs, qui les refuseront, mais bien par le producteur primaire. Cela ne fait aucun doute pour les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard. Par conséquent, si ces droits sont imposés, ils seront pris directement dans leurs poches. Ils en sont sûrs.

M. Robichaud: On nous a dit et redit que ce projet de loi, et cet article en l'occurrence, servait simplement à donner au ministre les pouvoirs nécessaires pour imposer ses droits, mais que celui-ci ne les exercerait pas tant qu'on aura pas consulté pleinement les usagers quant aux tarifs qui seront établis. Y croyez-vous vraiment?

M. Fougere: Absolument pas! Vous avez l'exemple des ports auxquels on impose aujourd'hui une augmentation générale de 30 p. 100. Nous estimons donc, comme l'indique notre mémoire, que de tels droits ne doivent pas être proposés dans le projet de loi tant qu'on aura pas évalué les conséquences économiques d'une telle mesure sur l'ensemble de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard et, plus particulièrement, sur les

[Text]

study is performed to determine the economic impact on the total economy of Prince Edward Island and, in particular, the export potato business. That is what we are asking. Not to have it in there at all at this stage of the game.

Mr. Robichaud: Have you been consulted on clause 4 before, or does that come as a complete surprise that it is in the bill?

Mr. Fougere: As I understand it, it is just being proposed. It is not there now. Is that not the case?

Mr. Robichaud: It is just proposed, yes.

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Robichaud: Have you been contacted?

Mr. Fougere: We have not been contacted by anyone, as I said, other than our primary producers who got wind of it and said do something about trying to not have it implemented. No, we have not been contacted.

Mr. Robichaud: The Minister is right now contemplating inviting people to take part in a consultation process. I guess this is what I understand and this is why I was asking if you had been invited to participate in that process.

Mr. Fougere: Not at this stage of the game, sir.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. I think, Mr. Robichaud, I have to make the point that once a bill has been given second reading and approval in principal and referred to a legislative committee, it is more than just a proposal. It is a bill which, pending any amendments, will go through.

The Parliamentary Secretary to the Minister, who of course can speak for him, tells me that the Minister has agreed not to impose fees. But I want to caution you that this is a bill that is one step away from becoming legislation.

Mr. Angus: you have the floor.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I want to thank you for coming to appear before us this morning and for providing us with a very good overview of the potential impact of clause 4, not just on your industry but on your province.

I wanted to deal initially with the fragility of your industry. We get the sense that you cannot afford to see much of a decline in the income of potato growers. What kind of margin are they making now? I mean, are we talking about a couple of cents? Are we talking about \$1 a tonne? What is the spread? Or is anyone making any money at all?

Mr. Willis: No. Let me put it to you this way. It is disaster. Absolute disaster. I mean, you could cry wolf in the past, but this year it is bad. To give you an idea, the returns to the grower today would not even be one-third or one-quarter of the cost of production. That is how bad it is. If he had an investment of \$1,200 per acre, his return today is probably \$300 per acre. It is terrible.

[Translation]

exportations de pommes de terre. Voilà ce que nous demandons. Pour l'instant, il ne faut pas que ces droits soient prévus dans la loi.

M. Robichaud: Avez-vous été consulté au sujet de l'article 4, ou avez-vous été pris par surprise?

M. Fougere: D'après ce qu'on m'a dit, ce n'est qu'un projet d'article. Il n'y a rien de définitif. C'est bien cela?

M. Robichaud: Ce n'est qu'un projet d'article en effet.

M. Fougere: Bien.

M. Robichaud: Avez-vous été consulté?

M. Fougere: Pas du tout, ce sont nos producteurs primaires qui ont eu vent de cette histoire et qui nous ont demandé d'intervenir avant que ce ne soit trop tard. Par conséquent, nous n'avons pas été consulté par le gouvernement.

M. Robichaud: Le ministre envisage d'entamer un processus de consultation. En tout cas, c'est ce que j'ai cru comprendre, et c'est pour cela que je vous ai demandé si vous aviez été invité à y participer?

M. Fougere: Pas encore.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Permettez-moi de vous rappeler, monsieur Robichaud qu'une fois qu'un projet de loi a été adopté en seconde lecture, a reçu une approbation de principe et a été renvoyé à un comité législatif, c'est plus qu'une simple proposition. Il s'agit d'un projet de loi qui, sous réserve des amendements qui seront adoptés, sera approuvé par le Parlement.

Le secrétaire parlementaire du ministre, qui en est le porte-parole me dit que le ministre a accepté de ne pas imposer de droit. Je tiens toutefois à vous rappeler que ce projet de loi n'a plus qu'une étape à franchir avant d'avoir force de loi.

Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, je vous remercie d'être venu ce matin et de nous avoir brossé un tableau assez précis des conséquences possibles de l'article 4, non seulement sur votre industrie mais sur l'ensemble de votre province.

Parlons tout d'abord de la vulnérabilité de votre industrie. J'ai l'impression que le revenu des producteurs de pommes de terre ne peut guère tomber plus bas. Quelle est leur marge de profit, à l'heure actuelle? S'agit-il de deux ou trois sous ou de un dollar la tonne? Quel est l'écart? Y en a-t-il qui s'en sortent?

M. Willis: Non. La situation est catastrophique. Elle était déjà alarmante dans le passé, mais cette année, c'est une véritable catastrophe. Pour vous donner une idée, actuellement, le producteur ne touche même pas le tiers ou le quart de son coût de production. Voilà où nous en sommes. Ainsi, si le producteur a investi 1,200\$ par acre, son rendement actuel est d'environ 300\$ de l'acre. C'est épouvantable.

[Texte]

Mr. Angus: And that is because of the \$40 per acre world price.

Mr. Willis: It is because of the supply of potatoes. Think of it this way. When you have 13 months of supply and 12 months of demand, the market just completely collapses. And this is what has happened in Europe, the U.K., all through the United States and all through Canada. Complete collapse.

Mr. Angus: Will we see a number of producers going out of business this year?

Mr. Willis: I think so. A considerable number.

Mr. Angus: So that any additional government-imposed charges would make the situation worse.

Mr. Willis: Right. Even in the heyday of the mid-1980s, when we had a bit of a boom, even then we could not stand these charges.

To put it into perspective, when the country was in the depth of the recession here, Prince Edward Island had two or three good potato years. That was back in 1981 and 1982.

• 1055

People would have probably never realized there was a recession on Prince Edward Island, because there was enough money made by the farmers that they all bought new tractors and cars and trucks and the money was in circulation. But today, now that the country is in a so-called upturn, we do not realize back in Prince Edward Island that if it were not for the good money that the fishermen have made and the vast amount of money that has been poured in through various government programs, the farmers are really, really at the end of their rope.

Mr. Angus: In your brief you work through the calculation in terms of ice-breaking. I note in the article that quotes your Premier that 63% of your exports move out during the months between December and April, a figure of \$9,000 per boatload basically, assuming the 15% level from your brief. What does that translate to in terms of a cost per 100 pounds or whatever the measurement you use is?

Mr. Willis: It depends on the size of the vessel. A small vessel would be a thousand tonnes, so you are looking at \$9 a tonne. A large vessel would be as much as 5,000 tonnes; so in relative terms, on a 5,000-tonne vessel it would not be that prohibitive, no.

Mr. Angus: But it would still be \$1.50 to \$2 a tonne . . .

Mr. Willis: Yes.

Mr. Angus: —which again comes out of the pocket of the producer.

Mr. Willis: Absolutely, absolutely.

Mr. Angus: And that is not the only cost, you know; that is just one segment.

[Traduction]

M. Angus: Est-ce à cause du prix mondial de 40\$ l'acre?

M. Willis: C'est à cause des excédents de production. Par exemple, lorsque vous avez des approvisionnements pour 13 mois et une demande pour 12 mois, le marché s'effondre tout simplement. C'est ce qui s'est passé en Europe, en Grande Bretagne, aux États-Unis et au Canada. L'effondrement total.

M. Angus: Certains producteurs vont-ils faire faillite?

M. Willis: Un grand nombre, je crains.

M. Angus: Si bien que l'imposition par le gouvernement de tout droit supplémentaire ne fera qu'aggraver la situation.

M. Willis: Évidemment. Même au début des années 80, où la situation nous était beaucoup plus favorable, nous n'aurions pas pu absorber ces droits supplémentaires.

Revenons un peu en arrière. À l'époque où le Canada était en pleine récession, l'Île-du-Prince-Édouard a connu deux ou trois bonnes années pour la pomme de terre, et c'était en 1981 et 1982.

Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard ne se sont peut-être jamais rendu compte que c'était la récession, car les agriculteurs avaient des revenus suffisants et ont donc acheté des tracteurs, des voitures, des camions, etc. L'argent circulait. Mais aujourd'hui, alors que le Canada connaît une certaine reprise économique, nous ne nous rendons pas compte, dans l'Île-du-Prince-Édouard, que les agriculteurs sont vraiment au bout du rouleau, car les pêcheurs ont eu une bonne année et notre province a reçu d'importants crédits avec toutes sortes de programmes gouvernementaux.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous calculez le coût d'utilisation des services de brise-glace. Dans l'article qui rapporte les paroles de votre premier ministre, on dit que 63 p. 100 de vos exportations sont assurées entre décembre et avril, et qu'il en coûterait à peu près 9,000\$ par chargement de bateau, si l'on se base sur un droit de 15 p. 100, comme vous le faites dans votre mémoire. Quel coût cela représente-t-il par 100 livres ou par quelque autre quantité que vous utilisez?

M. Willis: Tout dépend de la taille du bateau. Un petit bateau peut transporter 1,000 tonnes de cargaison, ce qui revient à 9\$ la tonne. Un gros bateau peut transporter jusqu'à 5,000 tonnes, et dans ce cas, ce droit de 9,000\$ dollars ne serait pas aussi exorbitant que pour un petit bateau.

M. Angus: Mais cela reviendrait toujours à 1.50\$ ou 2\$ la tonne . . .

M. Willis: Oui.

M. Angus: . . . qui serait pris dans la poche du producteur.

M. Willis: Absolument.

M. Angus: Et ce n'est pas le seul coût qui est envisagé; ça n'en est qu'une partie.

[Text]

Mr. Fougere: You are talking ice-breaking here. You have to remember the other navigational services that are proposed there, and your dredging fees; if those get to be added on, it just goes that much higher.

Mr. Angus: I gather that the effect of the 30% increase for the wharfage and docking fees has already been put in place.

Mr. Fougere: April 1 is what is being proposed.

Mr. Angus: So that one is going to amount to another \$600,000 being taken out of the pockets of everybody who uses those services, but primarily the potato producers.

I have just one other general question. In terms of the movement of your products, do they go directly from Prince Edward Island to a foreign port, or are they trans-shipped through another port in Atlantic Canada?

Mr. Willis: Some 85% of them go directly out of the island ports, out of Charlottetown or Summerside, and they go directly to ports all through Europe, North Africa, down to South America—quite widely spread.

Mr. Angus: Is any of that remaining 15% trans-shipped through Halifax?

Mr. Willis: No. Basically, we have been able to use Bayside in St. Andrews, New Brunswick; it is most convenient right now.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen, for a very good presentation. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Moving right along, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Again, like the others, Mr. Fougere and Mr. Willis, I would like to thank you. I have seen some of you here before in another context, but still involving transportation.

You certainly have brought your concerns home in a very direct and graphic manner. And I am glad you got onto the generality of the potato industry, because I was interested in that second page of your brief, when you talk generally about the potato industry in Prince Edward Island. And to quote the last sentence, "the Prince Edward Island potato industry is alive and going forward".

Having several colleagues from Prince Edward Island that I am aware of . . . In fact, this week the problem of the potato industry in general was addressed by a lot of members certainly of my party. Part of the problem that I think you have accentuated is that Prince Edward Island is in a real difficult bind right at the moment, but that is because of the world situation. Every potato producer is in a real bind because of the glut, really. I am glad you accentuate it. That is why I was a little surprised when I read on your page 2 that everything was alive and going forward. It is alive and going forward, but just staggering forward, and any other charges are going to in effect be the final proverbial nail in the proverbial coffin, as I understand it.

I know Mr. Robichaud has asked several of the questions and outlined the concern that I have, but the chairman did

[Translation]

M. Fougere: Exactement. Il n'est question ici que des services de brise-glace. Il ne faut pas oublier que l'article propose d'imposer des droits aux autres services de navigation, au dragage, etc. Par conséquent, si l'on ajoute tout cela, le total est bien plus élevé.

M. Angus: Je suppose que l'augmentation de 30 p. 100 des droits de mouillage est déjà en vigueur.

M. Fougere: Non, c'est pour le 1^{er} avril.

M. Angus: Cette augmentation signifie que les usagers de ces services devront payer 600,000\$ de plus, et l'on sait que ces usagers sont surtout des producteurs de pommes de terre.

Permettez-moi de vous poser une autre question d'ordre général. J'aimerais savoir si votre produit est expédié directement de l'Île-du-Prince-Édouard à un port étranger, ou s'il passe par un autre port de la Côte atlantique du Canada?

M. Willis: Quatre-vingt-cinq p. 100 de nos exportations sont expédiées directement des ports de l'Île, Charlottetown ou Summerside, aux ports européens, nord-africains, latino-américains, etc.

M. Angus: Les 15 p. 100 restants transitent-ils par Halifax?

M. Willis: Non. En général, nous passons par Bayside, à St. Andrews au Nouveau-Brunswick, car c'est plus pratique pour nous.

M. Angus: Merci, messieurs, de nous avoir fait un exposé extrêmement intéressant. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je vais passer directement à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je tiens moi aussi à vous remercier d'être venus, messieurs Fougere et Willis. J'ai déjà eu l'occasion de vous rencontrer ici, quoique dans un autre comité, mais toujours au sujet des transports.

Je partage tout à fait les préoccupations que vous avez su exprimer de façon aussi directe et aussi éloquente. Je suis heureux que vous ayez parlé de l'industrie de la pomme de terre dans son ensemble, notamment à la deuxième page de votre mémoire. À la dernière phrase, vous dites que l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard se porte bien.

Plusieurs de mes collègues viennent de l'Île-du-Prince-Édouard, et en fait, cette semaine, un grand nombre de députés de mon parti ont soulevé le problème de l'industrie de la pomme de terre en général. Vous nous avez bien montré que l'Île-du-Prince-Édouard se trouvait dans une situation très difficile à l'heure actuelle, mais c'est à cause de la chute du prix mondial. Tous les producteurs de pommes de terre souffrent de ces excédents de production. Je suis heureux que vous l'ayez souligné. Cependant, j'ai quand même été un peu surpris lorsque j'ai lu, en page 2, que selon vous, cette industrie se portait bien. Elle se porte bien, peut-être, mais elle est tout simplement en train de s'effondrer, et si d'autres frais lui sont imposés, ce sera vraiment pour elle le coup de grâce.

M. Robichaud a déjà posé plusieurs des questions que je voulais vous poser, mais le président a bien rappelé qu'il

[Texte]

clarify that this is a draft bill and of course clause 4 is part of the draft bill. Part of the consultation process is to get the reactions of people like yourselves. The Minister here, in the first days, said that the charges would not be the 30% levied in another transportation sector, but would be up to 15%.

I hope, with members who have listened to your brief and the officials who are going to be dissecting your brief, that part of the consultation process after the framework of the enabling legislation gets in place will be to reflect the concerns you have in your industry. The charge is not going to be 30%. He said openly—it is not in the act—but at the most, it would be 15%, and that would be after consultation. Certainly as a member from Atlantic Canada, I will be horrified if there are any charges unless there is this economic impact study, which will certainly affect whatever the charge is. However, I know how fundamental ports are to the export of your crop, which is so fundamental to the Island, and I am glad you came here today and put in very definite, blunt terms your situation. That will be part of what we will have to consider.

• 1100

It is draft legislation, and I guess the only thing I have to say is that you have to start somewhere. You start with the draft, and then you get the people registering opinions on clause 4, which has fundamental implications across the country, and all that is going to have to be shifted out in interpretation and the implementation of the generality of the clause. With concerned members on all sides, I hope some of your fears, while justified in terms of the abstract, will not be realized by any further charges without the consultation and the impact to come back here another six months down the road and have the impact study, and then we include P.E.I. You have to start with the [Inaudible—Editor]. That is the way the world is, as you pretty well know.

Mr. Fougere: Thank you, Mr. Nowlan, for saying that. We still feel we would rather not have it there at all, because once it is there, there is always the danger that some charges will be passed on. However, one thing this brief does not tell you or touch on—and I can assure you that it is the prevalent feeling of most of the population of P.E.I.—is that these services which are being proposed to be charged, we feel are our God-given right as part of joining Confederation, that we should have them. Probably that should have been emphasized as part of this brief, and it was not, but I want to assure you that a lot of people think this way, and I think our elected politicians from P.E.I. will probably be making that point of view well known to the Minister of Transportation.

[Traduction]

s'agissait d'un projet de loi et que l'article 4 faisait partie de ce projet de loi. L'objectif du processus de consultation est justement de connaître les réactions de gens comme vous. Le ministre nous a déclaré, dès les premières réunions, que ces droits n'atteindraient pas 30 p. 100 comme c'est le cas dans un autre secteur des transports, mais qu'ils pourraient aller jusqu'à 15 p. 100.

J'espère, tout comme les autres députés qui ont écouté attentivement votre mémoire et les chercheurs qui vont le disséquer, que ce processus de consultation nous permettra de mieux tenir compte, dans le projet de loi, des problèmes que connaît votre industrie. Ce prélèvement ne va pas être de 30 p. 100. Il l'a dit franchement—la loi n'en parle pas—mais au maximum, il s'agirait de 15 p. 100, et encore, après consultation seulement. Moi, qui vient de l'Est du pays, je serais absolument horrifié qu'il y ait un prélèvement, quel qu'il soit, sans qu'il y ait eu au préalable cette étude d'incidence économique qui va à coup sûr influencer le niveau de ce prélèvement. Cela dit toutefois, je sais que les ports sont absolument essentiels pour vos activités d'exportation, absolument essentiels pour toute l'île, et je suis heureux que vous soyez venus aujourd'hui pour nous le confirmer et pour préciser sans mâcher vos mots la situation qui est la vôtre. Cela, donc, va devoir entrer en ligne de compte dans notre étude.

Il s'agit d'un projet de loi, et j'imagine que la seule chose que je pourrais vous dire, à cet égard, c'est qu'il faut bien commencer quelque part. Nous commençons par un projet, puis on entend l'opinion des gens à propos de l'article 4, qui a des retombées extrêmement importantes dans tout le pays, et tout cela va devoir se répercuter au niveau de l'interprétation et de l'application des dispositions générales de cet article. De part et d'autre, il y a des députés qui s'en inquiètent et j'espère donc que certaines de vos craintes, toutes justifiées qu'elles puissent être dans l'abstrait, ne deviendront pas réalité en raison de l'imposition de nouvelles surtaxes ou de nouveaux prélèvements sans qu'il y ait eu au préalable consultation et étude d'incidence. Mais il faut bien commencer quelque part. Vous ne tenez pas à revenir devant nous dans six mois avec l'étude d'incidence, pour qu'à ce moment-là nous ajoutions l'Île du Prince-Édouard. Il faut commencer par [Inaudible—Éditeur]. C'est comme cela que le monde tourne, vous le savez fort bien.

M. Fougere: Merci, monsieur Nowlan, de l'avoir dit. Mais nous avons toujours le sentiment que nous préférierions, quand même, que ce prélèvement n'existe pas parce qu'une fois qu'il est prévu, il y a toujours le risque qu'il finisse par se répercuter. Cela dit, il y a une chose que le mémoire n'aborde pas, sur laquelle il reste muet—et je puis vous garantir que c'est le sentiment généralisé parmi la population de l'île—et ce que ces services qu'on se propose donc de facturer sont à nos yeux un droit quasi divin, un droit qui nous a été accordé lorsque nous avons accepté de nous joindre à la Confédération, nous avons le sentiment que ces services, il nous les faut. Peut-être cela aurait-il dû être souligné davantage dans le mémoire, mais je tiens à vous garantir qu'il y a énormément de gens qui pensent

[Text]

Mr. Nowlan: Yes. I have some constituents right in my riding and not in potatoes—I have some in potatoes, too—but I have [Inaudible—Editor] Hantsport. The 30% charge increase for using the government wharf there for the export of its marginal product is causing real havoc.

Mr. Fougere: Yes, yes.

Mr. Nowlan: I think your Premier summarizes it on page 10 of your brief, that you are going to be blown off the map if some of these fears are realized.

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Nowlan: So I think you had better . . . It did justice to the industry in P.E.I. by coming here today, and that is what we are here for, to listen, and so we can get out and put to the Minister . . . If you had not come up, perhaps we would not have it quite as dramatic with your physical presentation.

Mr. Fougere: Right. I would just like to say one thing with regard to Hantsport. It is a shame sometimes that some of the people who come in to the consultation process that goes on . . . When we were in Charlottetown, he started off by saying there is general agreement. When I was first subjected to *Freedom to Move*, the words "there is general agreement" . . . There seems to be somebody teaching somebody to go in and get the mood of the meeting in that kind of an atmosphere to say everybody is in agreement, and then you will not oppose it. Well, I can assure you that there has been lots of opposition to *Freedom to Move*, and there has been lots of opposition to the 30% increase, and, as you said, especially from the Hantsport area. So I think that should probably be made note of to the people who are coming in saying that there is general agreement, because generally there is not.

Mr. Nowlan: I understand what you are saying, but knowing a little more about the *Freedom to Move* exercise . . .

Mr. Fougere: Yes?

Mr. Nowlan: —and some members around the table very definitely, too, that was also part. We got the reaction of the people across the country, and now the test is going to be to see the legislation. I am hoping there are not too many large general clauses like a clause 4, because that will still leave uncertainties.

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan. Of course, Mr. Nowlan is the chairman of the Standing Committee on Transport, so he has a real knowledge of what goes on here. Mr. Belsher has asked for the floor.

[Translation]

de cette façon et j'imagine que nos élus vont fort probablement faire part de ce point de vue au ministre des Transports.

M. Nowlan: Effectivement. J'ai dans ma propre circonscription des électeurs, qui ne font pas de la pomme de terre—j'en ai également qui la cultivent-mais j'ai [Inaudible—Éditeur] Hantsport. La surtaxe de 30 p. 100 imposée pour l'utilisation du quai du gouvernement pour le transbordement des produits d'exportation marginaux suscite une véritable pagaille.

M. Fougere: En effet.

M. Nowlan: Je pense que votre premier ministre résume d'ailleurs bien la situation à la page 10 de votre mémoire en disant que si vos craintes se matérialisent, vous allez littéralement être rayés de la carte.

M. Fougere: C'est exact.

M. Nowlan: Vous auriez donc je pense intérêt . . . Le fait de venir ici aujourd'hui rend un signalé service à l'industrie de l'île et nous sommes ici pour écouter, de sorte que nous puissions après aller trouver le ministre . . . Si vous n'étiez pas venus, si vous ne nous aviez pas fait cet exposé aussi vigoureux, nous n'aurions peut-être pas pu être aussi éloquents.

M. Fougere: En effet. J'aimerais ajouter quelque chose à propos de Hantsport. Il est odieux parfois que certains de ceux qui participent au processus de consultation . . . Lorsque nous étions à Charlottetown, il avait commencé par parler d'un accord général. Lorsque j'ai lu, pour la première fois, le document *Aller sans entraves*, les termes «il y a généralement accords» . . . Il semble qu'il y ait quelqu'un qui demande à quelqu'un d'autre d'aller tâter le pouls de l'assemblée et de dire que tout le monde est d'accord, moyennant quoi vous ne faites pas opposition. Mais je peux vous garantir que le document en question *Aller sans entraves* a suscité beaucoup d'opposition, tout comme la surtaxe de 30 p. 100 d'ailleurs, et comme vous l'avez vous-même dit, cette opposition s'est surtout manifestée dans la région de Hantsport. Je pense donc que c'est le genre de chose qu'il faudrait aller mettre sous le nez des gens qui viennent nous dire qu'il y a généralement accord, parce qu'en général ce serait plutôt le contraire.

M. Nowlan: Je comprends bien ce que vous voulez dire, mais je connais un peu mieux le contexte du document en question . . .

M. Fougere: Oui?

M. Nowlan: . . . et il en va de même pour certains de ceux qui sont assis ici, cela aussi il faut en tenir compte. Nous avons entendu la réaction des Canadiens et maintenant il nous faudra voir le genre de réaction que provoquera la législation. J'espère qu'il n'y aura pas trop de dispositions générales de l'ampleur de l'article 4 étant donné que cela multiplierait les incertitudes.

M. Fougere: En effet.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. Il faut dire que M. Nowlan est le président du Comité permanent des transports et il connaît par conséquent fort bien ce qui s'y passe. M. Belsher m'a demandé la parole.

[Texte]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I believe most of my points have been covered between Mr. Robichaud and Mr. Nowlan, and I just want to say to the witnesses that I welcome seeing them again. I saw them in Halifax on the *Freedom to Move*. I see in your brief you say on page 5:

The P.E.I. potato industry appreciates this opportunity to express our concern with clause 4 but urges that there be no implementation of cost recovery . . .

I think I hear you saying that you do not want to even have clause 4 in the bill.

Mr. Fougere: That is correct. Until such time as an impact study is performed to just identify what it will do to our export potato business and what it will do to the economy of P.E.I. . . I am of the opinion that this study should be done before it ever goes into that bill.

• 1105

Mr. Belsher: If we were to amend clause 4 so it is clearly spelled out that has to take place before any costs are done, will that . . . ? I mean, it is several years since the shipping bill has really been opened up and gone through in this manner. The Minister has already enunciated how he would go about doing that. He did that at our first hearing. If we were to amend clause 4, would that allay your fears?

Mr. Fougere: It would allay my fears if you said potatoes were an exempt commodity, but I am not too sure what that would do to the rest of the Island economy.

Mr. Belsher: The transportation system is not going to be the saviour of the potato industry. I think of what I heard you saying this morning: It is the world economic part and the amount of acreage that is in potatoes that is the problem.

Mr. Fougere: That is the problem at hand today. This is an abnormal year. But let us think about the normal year when transportation costs represent probably better than 50% of our commodity reach in the market. And if you start trying to impose those kinds of costs on us, that just eliminates us from the market when this industry will turn around, as well it will.

Mr. Belsher: What sort of amendment would you like to see in clause 4? Clause 4, we are going to have to have it in here; let us be realistic. The government is being asked to try to come to grips with the tremendous interest charges we have on the deficits that have been accumulated over several years. Now we have to address it. Every area of the country has to address that. So what I am asking is: How do we amend clause 4 to give you the assurance that we will look at your industry as we are looking at clause 4 and its implementation?

Mr. Fougere: We have already talked about two ways. One you say that nothing be done until the economic impact study is performed. I have thrown one back at you that potatoes be

[Traduction]

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je pense que MM. Robichaud et Nowlan ont couvert le plus gros des questions, et je voulais pour ma part simplement ajouter que je suis heureux de revoir nos témoins. Je les ai vus à Halifax à l'occasion des audiences sur le document *Aller sans entraves*. Vous dites, à la page 5 de votre mémoire:

L'industrie de la pomme de terre de l'Île du Prince-Édouard est heureuse d'avoir cette occasion de faire part de ses inquiétudes à propos de l'article 4, mais elle demande instamment à ce que la notion du recouvrement des frais ne soit pas appliquée . . .

Vous avez dit je crois que vous ne vouliez même pas de l'article 4.

M. Fougere: C'est exact. Aussi longtemps qu'il n'y aura pas eu d'étude d'incidence sur les conséquences exactes de ces dispositions sur notre secteur d'exportation de la pomme de terre et sur l'économie de l'Île en général . . . je reste d'avis que cette étude devrait être effectuée avant qu'on pense même à inclure cela dans le projet de loi.

M. Belsher: Et si nous amendions l'article 4 afin qu'il soit bien précisé qu'il faudra procéder ainsi avant d'imposer quoi que ce soit . . . ? Je veux dire par là que cela fait des années que le projet de loi sur la navigation est dans l'air. Le ministre a déjà dit comment il procéderait, il nous l'a dit à notre première réunion. S'il y avait une modification apportée à l'article 4, cela apaiserait-il vos craintes?

M. Fougere: Oui, à condition que la modification en question accorde expressément une exemption à la pomme de terre; par contre je ne sais pas trop ce que cela donnerait pour le reste de l'économie de l'Île.

M. Belsher: Ce n'est pas notre système de transport qui va sauver l'industrie de la pomme de terre. Je repense à ce que vous disiez ce matin: c'est la conjoncture économique mondiale et l'importance de la surface cultivée pour la pomme de terre qui sont à la source du problème.

M. Fougere: Actuellement, oui, mais c'est une année anormale. Pensons plutôt aux années normales, lorsque les frais de transport représentent probablement plus de 50 p. 100 de nos dépenses. Si vous commencez à vouloir imposer des surtaxes comme celle-là, cela nous fera disparaître du marché précisément au moment où l'industrie reprendra.

M. Belsher: Qu'aimeriez-vous voir en guise d'amendement à l'article 4? Nous allons avoir un article 4, soyons réalistes. On a demandé au gouvernement de faire quelque chose pour endiguer le fardeau de la dette due à notre déficit accumulé depuis plusieurs années. C'est un problème que nous devons résoudre. Chaque région du pays doit faire sa part. Voici donc la question que je vous pose: comment modifier l'article 4 de manière à vous garantir que votre secteur sera pris en considération au moment de l'application de cet article?

M. Fougere: Nous avons déjà suggéré deux façons de procéder. Pour commencer, ne rien faire jusqu'à la publication de l'étude d'incidence. Je vous ai également suggéré d'exemp-

[Text]

an exempt commodity. I would like to ask Mr. Willis if he might have another suggestion.

Mr. Willis: I cannot think of any other way to do it. We all agree that the deficit and the interest charges the country is facing are excessive, but if we look at the importance the potato industry has to Prince Edward Island, any jeopardy to that and we could lose the whole export business overnight, and that would be very, very adverse to the Island economy. It is so important to the Island industry that I do not think the average person in the rest of Canada realizes how important it is.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Willis, when you were explaining, I think to Mr. Angus, I did not know whether the sheds were the ones on the docks or the sheds in the fields. Would you go over that again? At 10¢ a bag and . . .

Mr. Willis: The fees they have come up with on a skid, a pallet of potatoes, which would be equivalent in area to a pallet of milk, we will say, of 30 bags, which would be 1.5 metric tonnes, is \$3 per skid, per day, so it is 10¢ per bag, per day, for heated shed space by the Department of Transport.

Mr. Nowlan: This is away out.

Mr. Willis: We have used these sheds, right on the Charlottetown waterfront, for 40 years, but we are faced now with the prospect that we have to vacate the sheds, not use them at all, and go back to the farm storages. That is the only way out for us. Nobody can afford to pay those kinds of rates.

In the case of milk that is from one government to another government, and the value is 10 to 20 times per tonne, obviously there is no problem. If the Canadian Dairy Commission pays to the Ministry of Transport a fee which they then negotiate with the Government of Algeria and they pass it on, there is no relationship to the real freely traded products. And remember, potatoes is one of the only products in all of Canada that is freely traded. We are competing head to head with the best of the business in Holland, in France, in Belgium, and Scotland, the whole country. If we do not compete we do not have an industry.

When we get into the whole exercise of supply-management and one-desk selling and commission to take over the potato industry, we have to face the facts. If we want to put up barriers all across the Canadian-U.S. border and more or less rule out any possibility of export trade, we can have a Canadian potato commission which would be the equivalent of a dairy commission or an egg board.

[Translation]

ter la pomme de terre. Peut-être M. Willis aurait-il une autre proposition.

M. Willis: Je n'en vois pas d'autre. Nous convenons tous que le déficit et le service de notre dette sont excessifs, mais si nous tenons compte de l'importance que revêt l'industrie de la pomme de terre pour l'Île-du-Prince-Édouard, tout ce qui risquerait de compromettre cette industrie, de nous faire perdre du jour au lendemain tous nos débouchés d'exportation, aurait des conséquences extrêmement néfastes pour toute l'économie de l'île. C'est une industrie extrêmement importante pour l'île, et je ne crois pas qu'on le comprenne vraiment au Canada.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur Willis, lorsque vous avez donné votre explication à M. Angus, je crois, je n'ai pas compris si les hangars dont vous parliez étaient ceux qui se trouvaient sur les quais ou dans les champs. Pourriez-vous reprendre? À raison de 10c. le sac . . .

M. Willis: La surtaxe qui a été calculée s'appliquerait à une palette de pommes de terre, dont la superficie est équivalente à celles des palettes utilisées par le lait, et qui représente pour nous 30 sacs, c'est-à-dire 1.5 tonne métrique, ou encore 3\$ par palette et par jour, soit 10c. par sac et par jour de frais d'entreposage dans les hangars chauffés du ministère des Transports.

M. Nowlan: C'est beaucoup.

M. Willis: Ces hangars, dans le port de Charlottetown, cela fait 40 ans que nous les utilisons, mais tout d'un coup, nous risquons de ne plus pouvoir les utiliser, de devoir les vider et de devoir plutôt entreposer notre production à la ferme même. Pour nous, c'est la seule solution. Personne ne peut se permettre des frais de ce genre.

Dans le cas du lait, qui passe d'un gouvernement à un autre, le lait dont la valeur est de 10 à 20 fois supérieure à la tonne, il est évident que cela ne pose pas de problème. Si la Commission canadienne du lait paie au ministère des Transports ses droits d'utilisation, qui peuvent ensuite être négociés avec le gouvernement algérien et répercutés à ce niveau, il n'y a absolument aucun rapport avec les produits qui sont librement vendus à l'étranger. Souvenez-vous également que la pomme de terre est un des seuls produits canadiens qui soient ainsi librement exportés. Nous faisons concurrence pied à pied avec les meilleurs producteurs hollandais, français, belges et écossais, avec tout le pays. Si nous ne leur faisons pas concurrence, nous perdons notre industrie.

À ce moment-là, lorsque nous parlons de toute cette question de la gestion de l'offre, de la vente centralisée et de l'Office dont relèverait l'industrie de la pomme de terre, il faut bien admettre la réalité. Si nous voulons ériger une barrière d'un bout à l'autre de la frontière canado-américaine et ainsi plus ou moins exclure toute possibilité d'exportation, nous pourrions alors avoir un Office canadien de la pomme de terre qui serait l'équivalent de la Commission canadienne du lait ou de l'Office de commercialisation des oeufs.

[Texte]

• 1110

Virtually every farmer who grew potatoes in Canada would be much more wealthy overnight because he would be guaranteed an annual return on his investment, his land would become more valuable and the mere thought of growing potatoes would become more valuable. He would have a quota that would make it very attractive to grow potatoes. The more you grew, the more money you would make. What would happen is that you would have an artificial price, which the consumers have told me they would not mind paying, 10¢ per lb. for potatoes every year, but you would have a situation where in the United States you would have potatoes at 4¢ and 5¢ per lb. In Holland you would have prices all over the place. We do not have the liberty to set artificial barriers.

Mr. Nowlan: Did you say it was 10¢ a bag per day?

Mr. Willis: It costs 10¢ per bag per day.

Mr. Nowlan: In 10 days that is \$1 . . .

Mr. Willis: The only way you can fool with that is if you stack the pallets up two or three high but this is not the best thing for potatoes either. When you think of it, for a skid of potatoes with 30 bags weighing 1.5 tonnes a cost of \$3 is not that much money. But when you break it down into individual terms . . .

Mr. Nowlan: That is right, considering the little margin you have there anyway.

Mr. Angus: Let me briefly follow up on Mr. Nowlan's question. Do you know whether that is a 100% cost recovery for the Department of Transport?

Mr. Willis: I know a little bit about the costs of maintaining the sheds, keeping the heat and the electricity, because we have administered the Charlottetown sheds for about 25 years. We take them over at the close of the season and manage them from December 15 until April 15. Now that they have decided to administer themselves they have people who run around with tape measures measuring everything that moves or does not move. It is just unrealistic.

Mr. Angus: But is it 100% cost recovery?

Mr. Willis: I would think it would be, yes.

Mr. Angus: The other question I wanted to ask, Mr. Chairman, is one we have been asking of some of the shippers. What is the impact of these kinds of fees on the taxes that the potato producer will be paying? Does he or she have the option of deducting that fee for the shed for heating and storage from his cost when calculating his return?

Mr. Willis: That is roughly the way it is done. Once the market is established in Europe, generally set by our friends in Holland, France or Scotland, we then have to arrive at prices that are competitive in Spain and Italy. You shop the world ship market, which is either New York or Amsterdam. You come back to a price f.o.b. Summerside or Charlottetown. You may take a 10% or a 15% margin as an exporter—I am

[Traduction]

Chaque agriculteur du Canada qui cultive des pommes de terre s'enrichirait beaucoup du jour au lendemain du fait qu'il aurait une garantie de profits annuels sur ses investissements, que sa terre prendrait plus de valeur et que la simple perspective de cultiver des pommes de terre deviendrait aussi beaucoup plus prometteuse. Il bénéficierait d'un contingentement qui rendrait la culture de la pomme de terre très attirante. Plus on en ferait pousser, plus on gagnerait d'argent. Il y aurait un prix artificiel de 10c. la livre chaque année, auquel les consommateurs ne s'opposeraient pas à en juger d'après ce qu'ils disent, mais aux États-Unis, les pommes de terre se vendraient à 4 et 5c. la livre. En Hollande, il y aurait des prix très variables. Il ne nous est pas loisible d'établir des barrières artificielles.

M. Nowlan: Avez-vous dit qu'il s'agit de 10c. le sac par jour?

M. Willis: Cela coûte 10c. le sac par jour.

M. Nowlan: En dix jours, cela fait 1\$.

M. Willis: La seule façon de contourner cela est d'empiler deux ou trois palettes d'entreposage, mais ce n'est pas très bon pour les pommes de terre. Lorsqu'on pense qu'il en coûte 3\$ pour une palette de 30 sacs pesant 1.5 tonnes, ce n'est pas beaucoup d'argent. Toutefois, lorsqu'on fractionne ce coût . . .

M. Nowlan: C'est exact, compte tenu de la très faible marge de manoeuvre à votre disposition.

M. Angus: J'aimerais poursuivre brièvement sur la lancée de M. Nowlan. Savez-vous si le ministère des transports recouvre ces coûts à 100 p. 100?

M. Willis: Je suis au courant des coûts d'entretien de chauffage et d'éclairage des entrepôts, car nous avons administré les hangars de Charlottetown pendant environ 25 ans. Nous en assumons la responsabilité à partir de la fin de la saison, c'est-à-dire du 15 décembre jusqu'au 15 avril. Or depuis qu'ils ont décidé de les administrer eux-mêmes, ils ont envoyé des gens mesurer à peu près tout. C'est tout à fait irréaliste.

M. Angus: Cependant, est-ce qu'on recouvre les coûts à 100 p. 100?

M. Willis: Je le crois, oui.

M. Angus: J'aimerais maintenant poser la même question que celle que nous avons adressée à certain des transporteurs. Dans quelle mesure ces droits se répercuteront-ils sur les taxes du producteur de pommes de terre? Peut-il défacturer de ses coûts ces frais de chauffage et d'entreposage lorsqu'il calcule ses bénéfices?

M. Willis: C'est à peu près la façon dont on procède. Une fois que les prix européens du marché sont établis, d'habitude grâce à nos amis hollandais, français ou écossais, nous devons alors offrir des prix concurrentiels à ceux de l'Espagne et de l'Italie. On étudie le marché mondial du transport maritime, dont les points principaux sont New York ou Amsterdam. On revient à un prix f.o.b. à Summerside ou Charlottetown, avec

[Text]

speaking as an exporter now. As a producer, I am also going to speak because I am both producer and exporter. When all the costs are deducted from the costs on the waterfront, the loading operation, the bags, the net return back to the producer this year is, even on the best export deal we have done, is not even half the cost of production. On the Toronto market it is not even a quarter of the cost of production.

Mr. Angus: I do not think you are responding to my question though.

Mr. Willis: Everything must be deducted from the price.

Mr. Angus: In a good year, when the producer gets more back than he invested and then pays tax on that difference, in effect those fees have reduced the amount they can pay tax on.

Mr. Willis: No, no. It would be reduced in his return. Let us picture it this way. If his cost in the past five years was 5¢ or 6¢ per lb. his return one year might be 6¢, 7¢, or 8¢ net. This year it is only 3¢ and 4¢. So regardless of what is returned he is still going to make a profit on his cost of production or a loss. It does not enter into it whether it is going to help him in his taxes or not. No, no, no.

Mr. Angus: What I am getting at is that we have a situation where, at least on the marine side, the government wants to recover \$125 million. If the shippers can deduct half of that from their tax payable then the net return to the Government of Canada for the so-called bottom line is much less than that 15% the Minister was talking about. We are trying to determine whether or not it is even appropriate, aside from the philosophical aspect. Does it make it worthwhile for the government even to attempt this in terms of reducing the deficit? That is why I was asking you about whether it is going to change the amount that your members will pay in terms of taxes.

Mr. Willis: I do not know of any of our members who are paying taxes.

• 1115

The Chairman: I was going to say, Mr. Angus, that I think what you are asking is whether the cost of warehousing is tax deductible. As one who runs warehouses, yes, it is—if you are making money enough to pay taxes. That is what Mr. Willis is saying to you—that he is not making enough money to pay taxes.

Mr. Forrestall wanted to add a footnote to the discussion. Mr. Forrestall.

Mr. Nowlan: This thing about... You have talked about Holland and your competitors, and again... I am glad you threw the figure out, because I am horrified by it, quite frankly. What does your competitor pay in Holland or somewhere else for storage in the sheds and the warehouses?

Mr. Willis: It is awful hard for us to determine all the costs in Holland, but the...

[Translation]

éventuellement une marge d'exportation de 10 ou 15 p. 100. Je vais maintenant parler aussi en tant que producteur, car je le suis aussi. Lorsque tous les frais ont été déduits des coûts sur les quais, c'est-à-dire ceux liés au chargement des sacs, même dans le cas d'une transaction extrêmement avantageuse, les bénéfices que le producteur pourra tirer cette année ne couvrent même pas la moitié des coûts de production. À Toronto, ils n'en atteignent même pas le quart.

M. Angus: Je crois cependant que vous n'avez pas répondu à ma question.

M. Willis: Il faut tout déduire du prix.

M. Angus: Dans une bonne année, c'est-à-dire lorsqu'un producteur tire davantage de bénéfices qu'il n'a investi d'argent, il doit payer de l'impôt sur cette différence; en fait ces frais réduisent le montant de la taxe.

M. Willis: Non, non. Ils réduisent ses bénéfices. Si les coûts qu'il a dû payer au cours des cinq dernières années étaient de 5c. ou de 6c. la livre, ses bénéfices d'une année s'établiront peut-être à 6c., 7c. ou 8c. nets. Cette année ils n'atteignent que 3c. ou 4c. En conséquence quelle que soit la situation, ses bénéfices ou ses pertes prendront en compte ses coûts de production. Toutefois, ces coûts ne l'avantagent en rien sur le plan fiscal, absolument pas.

M. Angus: Là où je veux en venir, c'est que le gouvernement veut recouvrer 125\$ millions, tout au moins dans le transport maritime. Or si les transporteurs peuvent déduire la moitié de cette somme de leurs impôts, alors la part minimale revenant au gouvernement du Canada est bien inférieure aux 15 p. 100 dont parlait le ministre. Nous essayons de voir si cela est même approprié, à part de l'aspect plus théorique de la chose. Est-il utile que le gouvernement se donne la peine d'essayer cela afin de réduire le déficit? C'est pour cela que je vous ai demandé si cette mesure modifiera les impôts que doivent payer vos membres.

M. Willis: Je ne connais aucun de nos membres qui paie de taxes.

Le président: Monsieur Angus, je crois que ce que vous voulez savoir, c'est si l'on peut déduire des impôts les coûts d'entreposage. En tant qu'administrateur d'entrepôts, oui, c'est possible, pourvu que vous ayez gagné suffisamment d'argent pour devoir payer de l'impôt. Mais M. Willis vous disait justement qu'il ne gagne pas suffisamment d'argent pour payer de l'impôt.

M. Forrestall aimerait maintenant intervenir. Monsieur Forrestall.

M. Nowlan: Vous avez parlé de la Hollande et de vos concurrents, et encore... Je suis heureux que vous ayez repoussé ces chiffres, car franchement, ils m'horrifient. Que doit payer votre concurrent de Hollande ou d'ailleurs au titre de l'entreposage dans les hangars et les entrepôts?

M. Willis: Il est très difficile d'établir tous les coûts en Hollande, mais...

[Texte]

Mr. Nowlan: Or wherever.

Mr. Willis: —bigger ports, like Rotterdam, have quite expensive operations there, but the smaller ports I guess would be more comparable to what we would have on Prince Edward Island. They are pretty efficient in their whole system and operations there, but they do have quite a level of costs involved with their whole potato system. It is a structured deal. But obviously they are much closer to the scene than we are. Even the Scottish producers have systems now where rail cars and trucks can leave Scotland and travel right through England and across the channel and down through France into Spain or Portugal or right on through into Italy. They can even go on a ferry system across from Spain right over to Algeria or Morocco.

Mr. Nowlan: Without having to stack them on the sheds.

Mr. Willis: No, they do not have that to worry about; they have a much faster turnaround.

The Chairman: All right, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Besides, it does not freeze in Spain. On a number of occasions during the course of public input into this matter there appears to be confusion. With respect to the port charges, that authority is there; it is a requirement of the Financial Administration Act. What we are attempting to deal with, particularly in clause 4 of Bill C-75, are the indirect port costs, in this case the cost to the Canadian Coast Guard services, which generally provide them. Sometimes it is important to keep those two separated in our minds with respect to it. I join with everybody else in sharing the concerns you have on the island, gentlemen; we are not unaware of them at all. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Thank you very much, Mr. Willis and Mr. Fougere, for your presentation; we have appreciated it. You have been very concise and given us a great deal of information. Thank you very much.

For the committee, I have now in my possession the presentation by the Labrador Inuit Association. Once again, we just got it and it is in English only. Normally it would have to be distributed in both official languages. Is it the pleasure of the committee to have it distributed in English until we can have it translated?

Mr. Forrestall: No. I think I might address that. If members want to read a copy of it they are quite free to, but I think it would be quite improper for the committee to distribute it until such time as it is translated.

Mr. Nowlan: I must say that I am glad Mr. Forrestall said that, because there are two languages in this country and there are a lot of places in this country where you can only converse in one language, whether it is French or English. I agree with the clerk about the problems of distributing it officially if it is not in both languages. It is a lot of hocus pocus. If members

[Traduction]

M. Nowlan: Ou ailleurs.

M. Willis: ... les ports les plus grands, comme celui de Rotterdam, imposent des frais très élevés; cependant les ports plus petits ont des frais assez comparables à ceux de l'Île-du-Prince-Édouard. L'organisation et l'exploitation de ces ports sont efficaces, mais les coûts liés au commerce des pommes de terre sont élevés. Ils font partie d'un tout. Toutefois, ils sont manifestement beaucoup plus proches du marché que nous. Même les producteurs écossais disposent d'un système de wagons de chemin de fer et de camions leur permettant de traverser l'Angleterre, la Manche, puis la France et d'aller jusqu'en Espagne, au Portugal, ou en Italie. Ils peuvent même utiliser un bac entre l'Espagne et l'Algérie ou le Maroc.

M. Nowlan: Sans devoir empiler leur produit dans des hangars.

M. Willis: Non, ils n'ont pas cette préoccupation, étant donné que le roulement est beaucoup plus rapide.

Le président: Bien. La parole est maintenant à M. Forrestall.

M. Forrestall: De toute façon, il ne gèle pas en Espagne. Par ailleurs, j'ai remarqué à maintes reprises qu'il y a beaucoup de confusion dans le public sur cette question. Pour ce qui est des frais portuaires, l'autorité existe et est nécessaire en vertu de la Loi sur l'administration financière. Toutefois, ce que nous visons, particulièrement à l'article 4 du projet de loi C-75, ce sont les coûts portuaires indirects, en l'occurrence les coûts à payer en échange des services fournis par la garde côtière canadienne. Il convient parfois de distinguer ces deux aspects. Cela dit, je partage les préoccupations de tout le monde de l'île, messieurs; nous n'ignorons pas la situation dans laquelle vous vous trouvez. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Merci beaucoup, monsieur Willis et monsieur Fougere, de votre exposé; nous vous en sommes reconnaissants. Vous avez été très concis, mais nous avez aussi fourni beaucoup de renseignements. Encore une fois, merci beaucoup.

Maintenant, à l'intention du Comité, j'ai en main l'exposé de la Labrador Inuit Association (Association des Inuit du Labrador). Encore une fois, nous venons de le recevoir, et il n'est donc disponible qu'en anglais. Conformément à l'usage, il faudrait qu'il soit distribué dans les deux langues officielles. J'aimerais toutefois savoir si le Comité est disposé à le recevoir en anglais seulement, en attendant que nous puissions le faire traduire?

M. Forrestall: Non. J'aimerais intervenir ici. Si les membres veulent en lire un exemplaire, il leur est tout à fait loisible de le faire, mais je crois qu'il serait tout à fait déplacé de le distribuer avant que nous l'ayons fait traduire.

M. Nowlan: Je suis heureux que M. Forrestall ait dit cela, car il y a deux langues dans notre pays et, dans bon nombre d'endroits, on ne peut parler que dans une de ces deux langues, que ce soit le français ou l'anglais. Je conviens avec le greffier qu'il y a un problème ici lorsqu'il s'agit de le distribuer officiellement, puisque le document n'est pas disponible dans

[Text]

want to claim it they can get it. Otherwise, the crazy witness who prepares the brief can just read it in their own tongue anyway. I would rather have it in front of me as they read, because I can read quicker than they can speak.

The Chairman: You can speak quicker than most too, Mr. Nowlan.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am wondering if the Parliamentary Secretary has any further word from the Minister regarding tabling of correspondence; you are not aware of it, but it has been discussed in the committee.

Mr. Forrestall: The time slot I had to clear or finalize that matter got taken up with that second tragic accident on the rails. I hope to have it for you this afternoon.

Mr. Angus: Okay, thank you.

The Chairman: We meet this afternoon, gentlemen, at 3.30 p.m. in this room. Thank you.

This meeting stands adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1538

The Chairman: Order. Our first witness this afternoon is Mr. James Fish, of the Great Lakes Commission.

Mr. Fish, I gather you have a statement. Are you going to read the statement in full or are you going to paraphrase it?

Mr. James Fish (Executive Director, Great Lakes Commission): Mr. Chairman, I would paraphrase the statement, taking excerpts from it.

Mr. Chairman, members of the committee, the commission appreciates the opportunity to appear before this legislative committee to provide comment on Bill C-75.

We recognize that your procedures normally call for bilingual presentations. We apologize that we have not been able to accomplish a translation of our document today. Copies of the English version have been distributed—presented to the clerk—for your use. We will at the earliest possible date provide you with a French-language copy.

We understand from our many friends in Ontario and Quebec that Bill-75 is a comprehensive initiative which will streamline existing law and make many necessary improvements in the maritime areas. Our experience with the U.S. Congress confirms the difficulty of such an undertaking, and also the periodic necessity of accomplishing it. We commend the government for attempting this initiative.

Our focus today is on clause 4: that part of the legislation we perceive as having the greatest potential for bi-national regional impact. We are particularly concerned about possible

[Translation]

les deux langues. Cela dit, tout cela est un peu un écran de fumée, car, si les membres veulent avoir le document, ils peuvent l'obtenir. De toute façon, le témoin qui prépare le mémoire peut le lire dans la langue de son choix. Pour ma part, je préfère pouvoir suivre l'exposé sur le document, étant donné que je peux lire plus rapidement que l'orateur ne parle.

Le président: Vous pouvez aussi parler plus rapidement que la plupart, monsieur Nowlan.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le ministre est entré en contact avec le Secrétaire parlementaire au sujet du dépôt de la correspondance; vous n'êtes peut-être pas au courant, mais on en a discuté en comité.

M. Forrestall: Le moment que j'avais choisi pour résoudre cette question a dû être employé pour discuter de la deuxième tragédie ferroviaire. J'espère cependant avoir ce que vous recherchez cet après-midi.

M. Angus: Bien, je vous remercie.

Le président: Nous reprenons donc cet après-midi, messieurs, à 15h30 dans la même pièce. Merci.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre. Notre premier témoin cet après-midi est M. James Fish, de la *Great Lakes Commission*.

Monsieur Fish, vous avez un exposé, si je ne me trompe. Allez-vous le lire intégralement ou le paraphraser?

M. James Fish (directeur général, Great Lakes Commission): Monsieur le président, je reprendrai ma déclaration en la paraphrasant et en en donnant des extraits.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, la Commission est heureuse d'avoir la possibilité de comparaître devant le Comité législatif et de vous donner son point de vue au sujet du Bill C-75.

Nous savons que vous avez l'habitude d'avoir des exposés bilingues et nous nous excusons par conséquent de n'avoir pu faire faire une traduction française de notre document. Nous avons donné des exemplaires de la version anglaise au greffier afin que vous puissiez en prendre connaissance et nous vous en fournirons dès que possible la traduction française.

Beaucoup de nos amis en Ontario et au Québec nous ont fait comprendre que le Bill C-75 représente une initiative législative globale qui permettra d'uniformiser la législation existante et de procéder à de nombreuses améliorations dans le secteur de la marine marchande. D'après notre expérience avec le Congrès américain, nous savons combien il est difficile de réaliser une telle entreprise et également combien il est nécessaire de réviser ce genre de texte périodiquement. Nous félicitons par conséquent le gouvernement pour ses efforts.

Nous porterons notre attention aujourd'hui sur l'article 4, qui est l'article le plus important par ses répercussions sur la région qui touche nos deux pays. Nous nous préoccupons

[Texte]

compounding effects which may occur on the Great Lakes-St. Lawrence system.

The Great Lakes Commission is an interstate compact organization formed by the eight states that border the Great Lakes. It was established by state statutes in 1955 and consented to by Congress in 1968. It is the only co-ordinating advocacy agency providing a collective voice for all eight Great Lakes States.

To accomplish its natural resource and economic development missions, the commission works closely with other Great Lakes organizations and with its member states' congressional delegations.

• 1540

The commission has a long history of strong advocacy for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway transportation system. The importance of the Canadian connection—the seaway system—to our U.S. Great Lakes ports is revealed in recent cargo volumes. In 1983, the most recent year for which system-wide data is available, nearly 40 million tonnes of U.S. Great Lakes waterborne commerce had either a Canadian port origin or destination. In 1984, over 6.5 million tonnes of overseas seaway traffic had a U.S. origin or destination.

The commission historically opposed tolls on the St. Lawrence Seaway. We recognized that tolls were a product of U.S. government compromises to create the present system. However, the existing tolls have always been abhorrent to this region because they represent an inequitable charge to this region's industry, both U.S. and Canadian, which must pay its share for national systems through general taxes and then an additional specific share for its own system. This binational region has, in effect, experienced double taxation for over 25 years. I call that to your attention because you are considering additional fees and we should not magnify that effect.

At its October 1985 annual meeting, the commission addressed the issue of possible Canadian Coast Guard user fees. A resolution adopted at that meeting stated that, if user fees are established for the use of Canadian federal navigation facilities, consideration should be given to elimination of all seaway tolls. This position of the Great Lakes Commission is a reiteration of a similar position adopted in 1984.

I call your attention to the effects of user fees. User fees are means of raising revenues to operate a system. User fees must also be viewed as a cost of doing business for system users: vessels operators as well as product producers such as farmers and manufacturers. We have often been told tolls and now user

[Traduction]

particulièrement de l'effet cumulatif que la législation pourrait avoir sur tout le réseau des Grands lacs et du Saint-Laurent.

La *Great Lakes Commission* est une organisation qui représente les huit États riverains des Grands lacs. Elle a été établie par législation d'État en 1955 et adoptée par le Congrès en 1968. Il s'agit du seul organisme de coordination et de défense permettant aux huit États des Grands lacs de faire entendre un même point de vue.

Afin de mettre en valeur les ressources naturelles et de promouvoir le développement économique de la région, la commission travaille en très étroite collaboration avec d'autres organismes des Grands lacs et avec les délégations des États membres au Congrès.

La commission a acquis une solide réputation de défenseur du système de transport des Grands Lacs et de la voie maritime du St-Laurent. Le volume récent des marchandises transitées par ce système révèle l'importance que représente pour les ports des Grands Lacs américains ce lien avec le Canada, c'est-à-dire la voie maritime. En 1983, année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles pour tout le système, environ 40 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur les Grands lacs américains à partir ou à destination d'un port canadien. En 1984, plus de 6.5 millions de tonnes de trafic maritime venant d'outre-mer a eu un point d'origine ou de destination américain.

La commission s'est toujours opposée à la perception de droits de péage sur la voie maritime du St-Laurent, droits qui n'étaient que le produit du compromis consenti par le gouvernement américain lors de l'instauration du présent système. Ces droits ont toujours été rejetés par notre région, car ils constituent une surcharge inéquitable pour les secteurs industriels, à la fois américains et canadiens, qui doivent, par l'impôt, assumer partiellement la charge des autres systèmes de transport nationaux et, en plus, verser cette surcharge supplémentaire les concernant. En fait, cette région est depuis plus de 25 ans soumise, des deux côtés de la frontière, à une double imposition. J'attire votre attention sur cette question, puisque vous étudiez à l'heure actuelle la possibilité d'imposer des droits supplémentaires, ce qui n'aurait pour effet que d'aggraver les choses.

Au cours de la réunion annuelle d'octobre 1985, la commission a étudié la question du paiement par les utilisateurs des services offerts par la garde côtière canadienne. Une résolution adoptée au cours de cette réunion précisait que si des frais d'utilisation étaient prévus pour l'utilisation des services de navigation du gouvernement fédéral canadien, il faudrait étudier la possibilité de supprimer les droits de péage sur la voie maritime du St-Laurent. Cette résolution ne fait que réitérer une position similaire adoptée par la commission en 1984.

J'attire votre attention sur les effets de ce système en vertu duquel seuls les utilisateurs paient pour le service. Ces frais d'utilisation permettent de percevoir les fonds nécessaire à l'exploitation d'un système. Il faut également les considérer comme faisant partie intégrante des frais généraux pour ces

[Text]

fees are an insignificant part of product cost. These comments are particularly emphasized when a small increase is being applied to an already existing fee. If our systems—the St. Lawrence Seaway and other maritime systems—were monopolies with no competitive alternatives, with a static market for products and served purchasers with an unlimited budget, those statements of no impact might be true. But none of those conditions exists. Vessel operators and cargo purchasers are perfectly willing to change routes and sources if necessary.

Simply put, when the costs, whether tolls or user fees, go up, some current business is always lost and some new business that would have been developed is not. So there is a potential double loss to the tax collector in this user fee due to these losses. The loss in production then translates into the loss of jobs for our binational region.

The commission and its member states are fully cognizant of the need to control federal government deficits. User fees are one way to obtain additional revenues. Our commission has come reluctantly—and I emphasize that word “reluctantly”—to support user fee revenues for a portion of expenditures for general maintenance requirements of the maritime infrastructure. Those bills are currently being considered in the U.S. Congress. The House has passed one; the Senate is expected to pass one in the next two weeks. For your reference, we prefer the Senate version.

The commission recognizes that certain unfortunate incidents took place during the last two navigation seasons and have resulted in extraordinary costs to both the U.S. and Canadian seaway entities.

• 1545

Regarding these extraordinary costs, the commission believes that extraordinary maintenance, in fact commonly noted as major capital improvements, should be paid out of non-toll, non-user-fee, general government revenues. Initiatives such as that projected for our Eisenhower Lock, lock repair in the Welland Canal and major bridge repairs are current examples of what we consider long-range capital outlays.

Specifically on clause 4 of Bill C-75, it establishes the authority for future determination of Canadian Coast Guard user fees. We recognize there are differences in your legislative system and in the administrative system that may be used for these fees. However, we suggest several concerns for your consideration at the appropriate time in your procedure.

[Translation]

utilisateurs, qu'il s'agisse de navigateurs ou de producteurs comme les producteurs et les industriels. On nous a souvent dit que les droits de péage représentaient une partie insignifiante des frais de production et on insiste là-dessus tout particulièrement puisqu'il s'agira d'une petite augmentation d'un droit déjà existant. Si les systèmes de transport maritimes et la voie maritime du St-Laurent étaient des monopoles, ce qui rendrait toute concurrence impossible, si nous fonctionnions dans un marché statique et nous adressions à des clients ayant un budget illimité, de telles déclarations pourraient très bien s'avérer exactes. Cependant, les conditions sont toute différentes, les exploitants de navires et les commerçants sont tout à fait prêts à modifier leurs sources d'approvisionnement et l'itinéraire de leurs cargaisons si cela s'avérait nécessaire.

Pour parler clairement, l'augmentation des coûts, qu'il s'agisse du péage ou de l'utilisation des services, entraîne la faillite de certaines entreprises et empêche à d'autres de voir le jour. Cela représente pour le perceuteur de tels droits une double perte. La perte de production se traduit ensuite en perte d'emplois pour la région située des deux côtés de notre frontière.

La commission et les États membres qui y sont représentés sont bien au courant du besoin qui existe de combler le déficit du gouvernement fédéral. Ces droits d'utilisation des services par leurs usagers représentent évidemment une façon supplémentaire d'obtenir des revenus. Notre commission en est arrivée à appuyer avec réticence, je souligne le mot réticence, les frais d'utilisation couvrant une partie des dépenses de l'entretien général de l'infrastructure de la voie maritime. Ces projets de loi sont actuellement à l'étude devant le Congrès américain. La Chambre en a adopté un, le Sénat devrait en adopter un autre au cours des deux prochaines semaines. Personnellement, nous vous signalons que nous préférons la version du Sénat.

La commission reconnaît que certains incidents malencontreux ont eu lieu au cours des deux dernières saisons de navigation et ont eu pour effet d'imposer des coûts extraordinaires aux administrations de la voie maritime, tant américaine que canadienne.

Au sujet de ces frais d'entretien exceptionnels, la commission estime que puisqu'il s'agit d'améliorations de l'infrastructure, ceci devrait être prélevé non sous forme de péage ou de frais d'utilisation, mais à même les recettes générales du gouvernement. Des travaux comme ceux que l'on prévoit pour l'écluse Eisenhower ou la réparation des écluses dans le canal Welland ainsi que des réparations importantes de ponts représentent des exemples de ce que nous considérons comme des dépenses d'immobilisation à long terme.

Quant à l'article 4 du Bill C-75, il établit le mécanisme permettant de déterminer à l'avenir à combien s'élèveront les droits d'utilisation des services de la garde côtière canadienne. Nous reconnaissons que ces droits peuvent être déterminés de façon différente selon qu'ils sont prévus dans la loi ou de façon administrative. Cependant, nous aimerions vous faire part de quelques préoccupations que nous avons à leur endroit afin que

[Texte]

First, it is our clear preference, based on our own experience with the U.S. government agencies, that the limits of authority be spelled out in legislative language in the original bill rather than being left to administrative agencies of the government for final determination. This is particularly important when the legislature is establishing an initiative which will create new direct costs for a sector of the economy which is already encountering severe cost pressures.

Second, any user-fee proposal should evolve through prior public consultation with all user groups: vessel operators, other service providers and producers. The consultation should take place before initial application of fees and before any subsequent changes in the levels of fees. Preferably, as I just mentioned before, levels of fees and implementation procedures should be legislatively established and not left to administrative agencies.

Third, there must be a clear determination of the purposes for which the fees are collected and the activities to which they will be applied. This is critical in terms of ultimate acceptability of any fee system.

Fourth, federal user fees, whether in your country or in ours, we believe should be uniform in application from seaport to seaport and from coastal range to coastal range. With this in mind, we finally recommend that any fee system, especially as it may affect the Great Lakes—St. Lawrence system, should be co-ordinated with the United States cost recovery programs and should give due consideration to total elimination of existing St. Lawrence Seaway tolls.

We want to emphasize, as a final point, that our critical bi-national need, in both the public and the private sectors, is to increase utilization of our shared facility, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. Any user fee system that is implemented, whether in addition to, in conjunction with or in place of existing seaway tolls, must have two objectives: first, to contribute to government revenues; second, to maintain, and preferably increase, trade. Ultimately, your primary objective, increasing government revenue, cannot succeed if business declines.

We hope that our participation in the hearings on this bill will help focus attention on the need for continuing co-ordination between Canada and the United States on seaway issues. Perhaps the time is ripe to consider a new bi-national effort to evaluate future prospects of our Great Lakes—St. Lawrence Seaway transportation system and the degree and type of commitments, both public and private, that are required to extend its service to our shared economic region.

[Traduction]

vous vous penchiez sur ces questions lorsque vous les aborderez dans le cadre de votre discussion.

Tout d'abord, nous préférons de loin, et ceci à cause de l'expérience que nous avons des organismes gouvernementaux américains, que les pouvoirs soient bien précisés dans la loi et que leur interprétation ne soit pas laissée au soin d'organismes administratifs du gouvernement. C'est particulièrement important, étant donné qu'il s'agira d'imposer de nouveaux frais directs à un secteur de l'économie qui rencontre déjà à l'heure actuelle des difficultés financières sérieuses.

Deuxièmement, toute proposition visant à instaurer des frais d'utilisation de services par les utilisateurs devrait faire l'objet de consultations publiques préalables avec tous les groupes d'usagers, qu'il s'agisse d'exploitants de navires, d'autres fournisseurs de services et les producteurs. Une telle consultation devrait avoir lieu avant que la demande initiale de droits soit présentée et avant que tout changement n'ait lieu dans le niveau de ceux-ci. Il serait préférable, comme je viens de le mentionner, que le montant de ces droits et les méthodes d'application soient prévues dans la loi et ne soient pas laissées aux soins des organismes administratifs.

Troisièmement, il importe de déterminer de façon claire les raisons pour lesquelles ces droits seront perçus et les activités auxquelles ils s'appliqueront. Il s'agit là d'un point critique en ce qui concerne l'acceptabilité finale par le public d'un tel système de droits.

Quatrièmement, nous estimons que les frais d'utilisation de services fédéraux par ces usagers, dans votre pays ou dans le nôtre, devraient s'appliquer uniformément dans tous les ports et d'un bout à l'autre du pays. C'est pour cette raison que nous recommandons finalement que tout système de droits, spécialement ceux qui affectent les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent tienne compte des programmes de recouvrement des frais du côté américain et prévoient l'élimination totale des droits de péage existant dans la voie maritime du Saint-Laurent.

Finalement, nous insistons sur le besoin critique pour nos deux pays, et ceci dans les secteurs public et privé, d'augmenter l'utilisation de ce système de transport que nous partageons, la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Tout système visant à faire supporter par l'utilisateur le fardeau des frais, soit en plus des frais de péage déjà existants dans la voie maritime, soit en remplacement de ceux-ci, doit avoir deux objectifs: tout d'abord, contribuer aux recettes gouvernementales et deuxièmement maintenir et, si possible, promouvoir le commerce. En fin de compte, votre premier objectif, l'augmentation des recettes gouvernementales, ne peut être atteint si les affaires périclitent dans cette région.

Nous espérons que notre participation aux audiences permettra de concentrer l'attention sur le besoin d'une coordination continue entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les questions touchant à la voie maritime. Le moment est peut-être venu d'évaluer les perspectives d'avenir de notre système de transport par les Grands Lacs et la voie maritime, et le degré et le genre d'engagement, publics et privés, qui sont nécessaires pour promouvoir l'essor économique des régions riveraines.

[Text]

In summary, if there was ever a time we two countries needed to be working together for our shared region, now is that time.

I stand ready for any of your questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fish. Mr. Angus has indicated he would like to begin the questioning.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fish, welcome, and thank you for your contribution to our examination of, among other things, cost recovery for the marine sector.

You mentioned in your presentation the legislation that is before the American system. I gather that HR-6 has passed the House of Representatives and the Senate bill is still in the process. In advance of those bills . . .

• 1550

The Chairman: Perhaps I may interrupt for just a moment to ask Mr. Fish if it would be possible to obtain copies of those bills for distribution to our committee members?

Mr. Fish: Mr. Chairman, we will be happy to provide copies for the committee.

The Chairman: I will undertake to have the clerk give you the address before you leave. Thank you very much.

I am sorry for the interruption, Mr. Angus.

Mr. Angus: No, I think it is very valuable, Mr. Chairman. In fact, we have asked for a copy ourselves from the American government. Apparently there are none in Canada at the moment but one is one the way.

Mr. Forrestall: You can come to my office and you can have access to them any time you want to, sir.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Forrestall, I appreciate that.

Mr. Forrestall: On the other hand, I asked the chairman to ask Mr. Fish whether he would be kind enough to do that for distribution purposes.

Mr. Angus: Okay. Let me go back to my questions regarding this legislation. One of the things we discussed in this committee was the level and kind of consultation held with the industry before Bill C-75, which is before us, was drafted. Very clearly, in terms of clause 4, there was not very much, if any. There were also suggestions that there was a need for some kind of cost-benefit analysis; what is the impact, as we heard this morning, in terms of the Prince Edward Island potato producers; what is the impact on the marine industry itself; what is the impact on grain.

In advance of the American legislation, was there any kind of review done formally by government or by the House of

[Translation]

En résumé, s'il y a jamais eu un moment où nos deux pays avaient besoin de travailler ensemble pour promouvoir l'essor d'une région, c'est bien maintenant.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fish. M. Angus a fait part de son désir d'être le premier à poser des questions.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Fish, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie de contribuer de cette façon à notre examen du programme de recouvrement des coûts du secteur maritime, entre autres.

Vous parlez dans votre exposé de la loi à l'étude aux États-Unis. Je suppose que HR-6 a été adopté à la Chambre des représentants, mais que le bill sénatorial ne l'a pas encore été. Avant . . .

Le président: Excusez-moi de vous interrompre un instant, mais, monsieur Fish, serait-il possible de nous faire parvenir des copies de ces projets de loi pour qu'ils soient distribués aux membres du Comité?

M. Fish: Monsieur le président, nous nous ferons un plaisir de vous en faire parvenir.

Le président: Je demanderai au greffier de vous donner notre adresse avant que vous ne partiez. Merci beaucoup.

Excusez-moi de cette interruption, monsieur Angus.

M. Angus: Non, elle était tout à fait justifiée, monsieur le président. En fait, nous avons fait nous-mêmes une telle demande au gouvernement américain. Apparemment, il n'y a pas de copies au Canada pour le moment, mais nous devrions bientôt en recevoir.

M. Forrestall: Vous pouvez venir les consulter dans mon bureau quand vous voulez, monsieur.

M. Angus: Merci, monsieur Forrestall, c'est tout à fait aimable.

M. Forrestall: En revanche, c'est moi qui ai prié le président de demander à M. Fish s'il aurait l'amabilité de nous en faire parvenir pour qu'elles puissent être distribuées.

M. Angus: Très bien. Revenons à mes questions concernant cette loi. Nous nous sommes déjà demandé en comité quel genre de consultations avaient eu lieu avec l'industrie avant que le projet de loi C-75 dont nous sommes saisis ne soit rédigé. Il est absolument clair qu'en ce qui concerne l'article 4, il n'y a pratiquement pas eu de consultations. Il a également été fait remarquer qu'il était nécessaire de faire une sorte d'analyse de rentabilité, de s'interroger, comme nous en avons eu la preuve ce matin, par exemple, sur son impact sur les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, sur l'industrie de la marine marchande elle-même et sur les céréales.

Avant que la loi américaine ne soit proposée, le gouvernement, la Chambre des représentants ou le Sénat ont-ils essayé,

[Texte]

Representatives or the Senate to try and determine what the impact would be of cost recovery per se in the various levels?

Mr. Fish: First, let me say that formal bills for user fees or cost recovery have been under consideration in the U.S. Congress since approximately 1974. So it has been approximately 12 years of debate and development and many approaches taken that has led us to the bills which are now under consideration and likely to pass.

Second, on specific cost recovery studies, cost impact studies, there were a number of studies done. The Commission summarized the findings of 10 of those. The one major national study performed for the economic development administration of the federal government found that on full cost recovery of operation and maintenance there would be a net loss to the federal government in total revenues. That net loss was determined by projecting the income from the user fee, projecting the volumes of cargo which might be affected by it, the volumes of sales which might be lost because products were no longer competitive, the jobs which might be lost—if you are not selling you are not producing—and they computed the income tax lost and the corporate income tax lost. It was determined that there would be a net loss at full cost recovery for operation and maintenance.

Mr. Angus: Were any of those studies Great Lakes-Seaway system specific?

Mr. Fish: The Great Lakes Commission commissioned one study which looked at various levels of user fees; it looked at the impact specifically on the Great Lake states. It did not go as far. It was a choice study rather than a full impact study. That is also reported in the document we prepared.

Mr. Angus: Mr. Chairman, for your information and that of the committee, copies of those summaries are available from the clerk and I think it would be worthwhile for members to look through them.

Mr. Fish, I want to ask you a bit about the competition and what this kind of legislation in Canada will mean. By competition, I am thinking of both the Mississippi, where I think we have seen a lot of American cargo being diverted, particularly grain, as well as the eastern seaboard. From your experience and your knowledge, can you give us an indication as to what those two areas have meant in terms of competition as related to government-imposed fees and charges?

Mr. Fish: Let me take that on two levels. First, there is competition because they can handle a different sized vessel. We are very familiar with the limitations of the system as it now exists. But that is one type of competition.

• 1555

The other competition is that those locations simply do not pay an extra \$30,000 when you are hauling out a million bushels of wheat; an extra 3¢ a bushel. That is not a fee, under the current system, that they pay, in terms of a toll. They haul

[Traduction]

en faisant une étude, de déterminer quel serait l'impact de ce recouvrement des frais sur les divers secteurs?

M. Fish: Permettez-moi de commencer par vous dire que des projets de loi visant à faire payer les frais par les usagers sont étudiés par le Congrès américain depuis environ 1974. Les projets de loi qui sont actuellement à l'étude et qui seront vraisemblablement adoptés sont le résultat d'un débat qui dure environ depuis 12 ans.

Deuxièmement, un certain nombre d'études portant sur le principe du recouvrement des frais, sur les impacts économiques, ont été réalisées. Notre commission a regroupé les conclusions de dix de ces études. La principale étude nationale réalisée pour l'administration du développement économique du gouvernement fédéral a conclu qu'un recouvrement total des frais d'exploitation et d'entretien entraînerait une perte nette pour le gouvernement fédéral. Cette perte nette a été déterminée en calculant le revenu tiré de ces redevances, les volumes susceptibles d'être affectés, les méventes possibles, conséquence de la perte de compétitivité de certains de ces produits, les pertes d'emplois—s'il n'y a pas de vente, il n'y a plus de production—et la perte en impôts sur les particuliers et en impôts sur les sociétés. Tous ces calculs ont permis de déterminer que le recouvrement de tous les frais d'exploitation et d'entretien se solderait par une perte nette.

M. Angus: Est-ce que certaines de ces études ont porté en particulier sur le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime?

M. Fish: La *Great Lakes Commission* a commandé une étude pour que les calculs soient faits en fonction de divers taux de redevances; elle était limitée aux États du littoral des Grands Lacs, sans plus. C'était donc une étude ponctuelle plutôt qu'une étude générale. Les résultats figurent également dans le document que nous avons préparé.

M. Angus: Monsieur le président, pour votre gouverne et celle du Comité, des copies de ces résumés ont été communiquées au greffier et je pense qu'il serait utile que les députés les consultent.

Monsieur Fish, j'aimerais vous parler un peu de la concurrence et des conséquences de cette loi canadienne. Lorsque je dis concurrence, je pense à la fois au Mississippi, vers lequel a été détournée une grande partie du transit américain, surtout les céréales, et au littoral de la côte est. Pouvez-vous nous donner une idée des conséquences, sur la concurrence, de l'imposition de redevances par le gouvernement?

M. Fish: J'aurais deux réponses à vous donner. Premièrement, le Mississippi et la côte est peuvent accueillir des bâtiments de taille différente. Nous connaissons tous les limitations actuelles de la voie maritime du Saint-Laurent. Il n'en reste pas moins que c'est une forme de concurrence.

Deuxièmement, ils n'imposent pas une redevance de 3c. par boisseau, ce qui fait que vous n'avez pas à payer 30,000\$ de plus lorsque vous transportez 1 million de boisseaux de blé. Il n'y a pas de redevance de péage. Ils assurent le transport et ils

[Text]

it across and they are very competitive. They cut their rates. They are open year-round. Cargoes do move down the Mississippi River. It has been particularly severe in the last few years because of a glut of barges and therefore much reduced rates.

Mr. Angus: What about the level of subsidy on the Mississippi by the American government? What is its effect?

Mr. Fish: I do not know that anyone has specifically analysed its effect, but it is clearly there. They are not paying the full operation cost. There is a slight recovery now in a fuel tax, but certainly they are not paying 100% of operations and maintenance.

Mr. Angus: What about the eastern seaboard, then?

Mr. Fish: There has been an effect with our revision of the Rail Act in the U.S. An increase in costs on the Great Lakes always causes a slight change in the flow of cargo. It will vary.

Mr. Angus: Let me turn to another area, briefly. About your legislators, what actions, if any, have they taken with regard to Bill C-75, in terms of writing to Canadian officials, raising it with our embassy, and things like that, that you are aware of?

Mr. Fish: It is my understanding that the Chairman of the Oversight Committee of the U.S. House of Representatives Public Works and Transportation Committee wrote directly to Mr. Mazankowski. That is Congressman James Oberstar. I believe it was 10 of the Great Lakes senators, led by Senator Glenn, who wrote to Ambassador Gotlieb, expressing their concern. In both cases they indicated their commitment to work co-operatively with the Canadian government in working out common solutions to the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, as a shared system. It is my understanding that a response came back to both parties which essentially said, we recognize what you are doing and we are going ahead with ours.

I have copies of some of that correspondence, provided to me from the senators' and congressmen's offices. I do not have it all committed to memory.

Mr. Angus: Are you in a position to share those copies with this committee?

Mr. Fish: I believe it would be appropriate. They were provided to me by the congressmen's offices. Certainly the letters that are directed to them . . .

Mr. Angus: Perhaps, then, at the end of your testimony you could get together with the clerk and he will have copies made.

Mr. Belsher: I want to thank our witness for appearing here with us today and bringing us up to date on some of our common problems.

What essentially are the two main differences between the two bills? You said you preferred the Senate bill to the House bill.

[Translation]

sonst très compétitifs. Ils réduisent leur tarif. Ils sont ouverts toute l'année. Les cargaisons descendent le Mississippi. Cette concurrence a été tout particulièrement sévère au cours des dernières années à cause de la surabondance de péniches, qui entraînait les propriétaires à offrir des tarifs réduits.

M. Angus: Quel est l'effet de la subvention accordée par le gouvernement américain pour le Mississippi?

M. Fish: Je ne pense pas que quelqu'un en ait analysé spécifiquement l'effet, mais il est clair qu'il existe. Les usagers n'assument pas l'intégralité des frais d'exploitation. Une taxe sur les carburants permet de couvrir maintenant une petite partie des frais, mais les usagers n'assument certainement pas à 100 p. 100 les frais d'exploitation et d'entretien.

M. Angus: Et le littoral de la côte est?

M. Fish: La révision de notre loi sur les chemins de fer a eu un certain effet. Une augmentation des frais dans les Grands Lacs a toujours une petite conséquence sur les quantités de marchandises transportées. Cela varie.

M. Angus: Permettez-moi d'aborder une autre question très brièvement. Quelle a été la réaction de vos législateurs concernant le projet de loi C-75? Ont-ils écrit aux autorités canadiennes, ont-ils contacté notre ambassade? Qu'ont-ils fait à votre connaissance?

M. Fish: Je crois comprendre que le président, James Oberstar, du comité de surveillance du comité des Travaux publics et des Transports de la Chambre des représentants a écrit directement à M. Mazankowski. Je crois que ce sont dix sénateurs des Grands Lacs, sous la direction du sénateur Glenn, qui ont exprimé leurs inquiétudes par écrit à votre ambassadeur, M. Gotlieb. Dans les deux cas, ils ont indiqué leur volonté de coopérer avec le gouvernement canadien pour trouver des solutions communes aux problèmes du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent que nous partageons. Je crois comprendre que, pour l'essentiel, on leur a répondu dans les deux cas: nous prenons acte de ce que vous faites mais notre décision est prise.

J'ai des copies d'une partie de cette correspondance qui m'a été fournie par les bureaux des sénateurs et des représentants. Je n'ai pas tout en mémoire.

M. Angus: Pouvez-vous nous communiquer ces copies?

M. Fish: Je crois que oui. Elles m'ont été fournies par les bureaux des représentants. Il est certain que les lettres qui m'ont été envoyées . . .

M. Angus: Dans ce cas, vous pourriez peut-être à la fin de votre témoignage les confier au greffier pour qu'il en fasse faire des copies.

M. Belsher: Je tiens à remercier notre témoin d'être venu aujourd'hui et de nous rapporter les derniers éléments concernant certains de nos problèmes communs.

Quelles sont pour l'essentiel les différences principales entre ces deux projets de loi? Vous avez dit préférer le projet de loi du Sénat au projet de loi de la Chambre.

[Texte]

Mr. Fish: Both bills provide for the same basic fee system, sir. The bills provide for the recovery of approximately 40% of operation and maintenance of the harbour system of the U.S. That is to be computed on a 0.04% *ad valorem* on the cargo. It is to be charged back through the customs service to the purchaser of the cargo; the one that actually has the cargo, as opposed to the vessel. That is the same.

In the House bill it provides for an offset against the U.S. portion of Seaway tolls, which would mean that a ship coming in would pay the same, after it is enacted, as it does now. It would just be that they get it divided up.

• 1600

The Senate bill, as reported from the Senate Finance committee, provides that for any vessel that pays the 0.04% *ad valorem* fee the full portion of their U.S. St. Lawrence Seaway toll would be rebated to them. Now, that is preferable, because at least in terms of U.S. charges, that places Great Lakes ports on an equal footing with salt-water coastal ports, and that is much preferable.

Mr. Belsher: Is this rebate of the seaway portion completely new, or was there a portion of the rebate prior to now?

Mr. Fish: No, there was no rebate prior to now. It works the same way in the U.S. now as it does in Canada. They pay; there is no rebate. But this is a proposal designed, sir, to put the seaway system—at least in terms of the U.S.—into a national maritime infrastructure system rather than a separate system.

Mr. Belsher: Help me out with my geography. How close does the Mississippi system reach? I guess it is to Chicago.

Mr. Fish: There are two points of contact. The head of navigation is Minneapolis—St. Paul in the Mississippi proper. The head of navigation on the Missouri, which is a western tributary, is Omaha, Nebraska. On the Illinois waterway, which is also a tributary to the Mississippi, the head of navigation is Lake Michigan, which means there is a direct connection. If you wish, you can take a barge—if it is capable—around the eastern part of the country. You can do a full circle, starting at Chicago, going out the seaway, around the edge of the continent and back to Chicago.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Fish, I too join in the appreciation extended to you for your participation in this legislative committee review. May I ask you—and it was somewhat referred to by Mr. Angus—if your commission represents the thinking of a goodly body of shippers, transportation carriers, using the Great Lakes with respect to this Bill C-75?

[Traduction]

M. Fish: Les deux projets de loi prévoient pratiquement le même système de tarification, monsieur. Ces projets de loi prévoient le recouvrement d'environ 40 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien des ports américains. Les droits s'élèveront à 0,04 p. 100 de la valeur de la cargaison. Ce supplément doit être perçu par les services douaniers auprès de l'acheteur de la cargaison; auprès du propriétaire de la cargaison par opposition à l'armateur. C'est la même chose.

Le projet de la loi de la Chambre prévoit une compensation pour la partie américaine des péages de la Voie maritime, ce qui signifierait qu'un bateau paierait la même chose qu'aujourd'hui après son entrée en vigueur. Simplement, la répartition serait différente.

Le Bill du Sénat, qui est arrivé du comité des Finances du Sénat, prévoit le remboursement de la totalité du droit payé sur la portion américaine pour tout navire qui verse les 0.04 p. 100 *ad valorem*. C'est préférable car, du moins pour les droits américains, cela met les ports des Grands Lacs sur un pied d'égalité avec les ports d'eau de mer de la côte, ce qui est tout à fait souhaitable.

M. Belsher: Est-ce que ce remboursement est une chose totalement nouvelle, ou bien y avait-il déjà un remboursement avant?

M. Fish: Non, jusqu'à présent cela n'existait pas. Aujourd'hui, cela fonctionne de la même façon aux États-Unis et au Canada. Ils paient, mais il n'y a pas de remboursement. Avec cette proposition, le système de la Voie maritime, du moins pour les États-Unis, sera assimilé à l'infrastructure maritime nationale.

M. Belsher: Vous allez me donner quelques renseignements géographiques. Jusqu'où va le système du Mississippi, jusqu'à Chicago, je pense.

M. Fish: Il y a deux points de contact. La tête de navigation se trouve à Minneapolis—Saint-Paul, sur le Mississippi même. La tête de navigation sur le Missouri, un affluent du côté occidental, se trouve à Omaha, au Nebraska. Quant au bassin de l'Illinois, également un affluent du Mississippi, c'est le lac Michigan qui constitue la tête de la navigation; autrement dit, il y a un passage direct. Si vous le voulez, vous pouvez prendre un bateau et faire le tour par l'est du pays. Vous pouvez décrire un cercle complet, en partant de Chicago, en sortant par la Voie maritime, en suivant la côte, et revenir à Chicago.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur Fish, tout comme mes collègues, je tiens à vous dire à quel point nous apprécions votre participation aux travaux de ce comité législatif. Puis-je vous demander—M. Angus y a fait allusion—si l'opinion de votre commission est partagée par une bonne partie des expéditeurs, des transporteurs qui utilisent les Grands Lacs, je parle de votre opinion sur le projet de loi C-75?

[Text]

Mr. Fish: I believe we do. Our commission is an organization of the states, first of all. Our commissioners are appointed by governors and designated under state statute. We work closely with vessel operators, ports, freight forwarders, stevedoring firms, and so we have been in contact with a large portion of the industry in dealing with this.

I think the particular thing I should emphasize in the concern with regard to Bill C-75 is the need for legislative control, if you will, a definitive act by the legislative body as opposed to the referral of administration of the level of the user fee, how it is going to be done, the complete referral of that to an administrative agency. No matter who may be leading it, it is viewed with a great deal of concern. I believe there is a certain faith that everyone in government wants to do the right thing, but our experience has been that the goal of an agency may not be the goal of the government, even when they are lead by the same people.

Mr. Reid: Mr. Fish, before I get caught up in another question, I want to go back to the last paragraph of your submission. I believe you went so far as to say it is time such an inquiry or study or survey take place to see how we can jointly enhance the value of that Great Lakes waterway and increase its usage and concern ourselves with all its barriers and deterrents to use.

• 1605

Mr. Belsher: He is politic; he is from Welland.

Mr. Reid: Do I take it that you are prepared, and maybe others are prepared, to join in such an inquiry with you?

Mr. Fish: Yes, we are prepared. We would stand ready to meet in the U.S., or here, to begin that process.

Mr. Reid: Ready, willing and able.

Mr. Fish: We are very committed to the idea that we need to take a new look. We now know that this system, as with any system, does not work simply because it is there. Many times, and I can speak as one of the guilty parties, we build something and we think it is going to work, but we forget that all we got was a promise that it could work and work well when we built it. We still had a responsibility, and we think we ought to take another serious look at that responsibility and see what we need to do to promote it—public and private, I would add.

Mr. Reid: May I now come back to the bills you referred to earlier, Mr. Fish. I take it that as a general thrust or principle it was desired, your being a state commission on the Great Lakes, that the imbalances, if there were any, be remedied, and that the ports on the Great Lakes using this fresh water lake system would be put on the same level as ocean-going ports and the ocean and salt-water vessels and carriers using them.

Mr. Fish: Yes.

[Translation]

M. Fish: Je crois que oui. Notre commission est avant tout une organisation des États. Nos commissaires sont nommés par les gouverneurs et désignés en vertu des statuts des États. Nous travaillons en étroite collaboration avec les propriétaires de bateaux, les autorités portuaires, les expéditeurs, les compagnies de transport, etc., et pour préparer cette intervention, nous avons eu des contacts avec beaucoup de gens dans l'industrie.

À propos du projet de loi C-75, nous tenons avant tout à ce qu'un contrôle législatif soit exercé, si vous voulez, un acte législatif précis, et non plus de vagues notions qui entourent le principe du paiement par les usagers, mais au contraire, une organisation administrative bien pensée. Peu importe qui ouvre la voie, c'est un domaine qui cause de graves préoccupations. On a tendance à penser qu'au gouvernement tout le monde veut faire ce qu'il faut, mais nous savons d'expérience que les objectifs d'un organisme ne sont pas toujours les mêmes que ceux du gouvernement, même quand ils ont les mêmes dirigeants.

M. Reid: Monsieur Fish, avant de me lancer dans une autre question, je reviens sur le dernier paragraphe de votre mémoire. Vous êtes allé jusqu'à dire qu'il était temps de remettre ces choses en question, de faire une étude pour voir comment nous pouvons améliorer le réseau des Grands Lacs, augmenter son utilité et supprimer tous les obstacles à la navigation.

M. Belsher: C'est un homme politique, il est de Welland.

M. Reid: Dois-je en conclure que vous êtes prêt, que vous n'êtes peut-être pas le seul, à collaborer à cet exercice?

M. Fish: Effectivement, nous sommes prêts. Nous sommes prêts à nous rencontrer aux États-Unis, ou ici même, pour amorcer cet exercice.

M. Reid: Prêts, et pleins d'entrain.

M. Fish: Nous sommes convaincus de la nécessité de remettre cela en question. Nous savons maintenant que, comme n'importe quel système, celui-ci ne fonctionne pas tout seul. Très souvent, et je suis coupable en partie, nous construisons quelque chose, pensant que cela va fonctionner, mais nous oublions qu'il ne suffit pas de le penser pour que cela se réalise. Nous continuons à avoir une responsabilité et nous pensons qu'il est temps de remettre en question très sérieusement cette responsabilité, de voir ce qui peut être fait—en public et en privé, je précise—pour améliorer les choses.

M. Reid: Je reviens au Bill dont vous avez parlé tout à l'heure, monsieur Fish. Vous faites partie d'une commission d'État sur les Grands Lacs, je suppose qu'en principe, cette commission cherche à supprimer les déséquilibres, à mettre les ports des Grands Lacs qui utilisent ce bassin d'eau douce sur un pied d'égalité avec les ports maritimes, et avec les transporteurs et les bateaux océaniques qui les utilisent.

M. Fish: Oui.

[Texte]

Mr. Reid: Do I understand you to say that those bills are state pieces of legislation rather than federal legislation, and rebates would come from the states concerned?

Mr. Fish: No. If you understood that, I miscommunicated, sir.

Mr. Reid: You did not. I was not here in time to hear it, so...

Mr. Fish: The rebate I mentioned in terms of the seaway tolls would come from a trust fund into which all user fees had been deposited. All user fees collected under the *ad valorem* would go into one fund; in fact, the U.S. St. Lawrence Seaway tolls would be put in that same fund. Then, for those people who paid both, they would get the rebate out of that fund, but not from the states.

Mr. Reid: Recognizing that tolls do not result in a full cost recovery, I bring you to the Mississippi comment that you made. It was indicated that the carriers or users of the Mississippi system do not pay the full costs of that system. Are you in a position of saying at what percentage level the user fees might apply on the Mississippi system and what differentiation there would be, or what subsidy is provided by either state or federal along that system?

Mr. Fish: I cannot give you a definitive number on that at this point. My estimate, based on current fees collected, fuel taxes collected, would be that the users of the Mississippi system are probably paying less than 10% of the operation and maintenance. Now, it is my understanding, looking at the budgets of these two seaway entities, yours and ours, that the costs of operation and maintenance are being met by the tolls currently—the normal day-to-day operation and maintenance as opposed to extraordinary.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Fish.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Angus, do you want to take another few seconds, and then we will move on?

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fish, the Port of Duluth reported that their grain shipments for last year were at 2.7 million tonnes compared to 5.2 million tonnes the previous year. It has been an ongoing decline, I gather, for the Port of Duluth. How much of that has been diverted through the Mississippi, or has most of it gone through the Mississippi? And how much of that is because it is cheaper than going through the seaway?

• 1610

Mr. Fish: I think there are two reasons for that reduction.

First, it has been going through the Mississippi. Barge rates are very depressed at present, due to some factors that have nothing to do with navigation. They have to do with tax policy and limited partnership, investment write-offs and things that I do not understand because I could never do them anyway.

[Traduction]

M. Reid: Vous nous avez dit, je pense, que ces Bills sont des lois d'État, et non pas des lois fédérales, et les remboursements viendraient des États concernés?

M. Fish: Non. Si c'est ce que vous avez compris, je me suis mal exprimé.

M. Reid: Pas du tout, je ne suis pas arrivé à temps pour l'entendre, par conséquent...

M. Fish: Le remboursement des frais de passage dont j'ai parlé viendrait d'un fonds de fiducie où toutes les sommes perçues seraient déposées. Toutes les sommes perçues auprès des usagers grâce à un droit «ad valorem», seraient versées dans ce fonds. En fait, tous les droits de passage sur la Voie maritime du Saint-Laurent seraient centralisés dans ce même fonds. Ensuite, ceux qui payent deux fois seraient remboursés, mais pas par les États.

M. Reid: Comme ces droits ne permettent pas un recouvrement total des coûts, je reviens à l'observation que vous avez faite au sujet du Mississippi. Vous avez dit que les transporteurs ou les usagers du bassin du Mississippi ne payent pas la totalité des coûts à l'administration de ce bassin. Pouvez-vous nous dire quelle proportion des coûts du système du Mississippi les sommes perçues représentent et à combien s'élève, proportionnellement, la subvention de l'État ou du gouvernement fédéral?

M. Fish: Je ne peux pas vous donner un chiffre précis. D'après les tarifs en vigueur et les taxes sur les carburants, les usagers du Mississippi payent probablement moins de 10 p. 100 des coûts de fonctionnement et d'entretien. Si l'on considère l'exploitation de ces deux réseaux maritimes, le vôtre et le nôtre, les coûts d'entretien et de fonctionnement sont couverts par les droits perçus, je veux parler des opérations quotidiennes et de l'entretien, et non pas des déboursés extraordinaires.

M. Reid: Merci, monsieur Fish.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Angus, vous voulez quelques secondes, puis nous passerons au suivant?

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Fish, le port de Duluth a annoncé que ses expéditions de céréales s'étaient élevées à 2.7 millions de tonnes de l'année dernière, comparé à 5.2 millions de tonnes l'année précédente. Apparemment, dans le port de Duluth, le trafic n'a cessé de diminuer. Quelle proportion de ce trafic a emprunté le bassin du Mississippi? Presque tout? Est-ce que cela est dû au fait que c'est moins coûteux que la Voie maritime?

M. Fish: Il y a deux raisons à cette réduction.

Le premier facteur est le fait que les expéditions se font par le Mississippi. Le taux du transport par péniche est très bas à l'heure actuelle pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la navigation. Il s'agit plutôt de politique fiscale et de société en commandite, d'amortissement des investissements et toute sorte d'éléments que je ne comprends pas puisque de toute

[Text]

But they have been done. Grains have been moving down the Mississippi to New Orleans.

The second factor, I think one experienced in Canada as well, is that the markets have been drying up for North American grain to an extent, first because of the value of at least our U.S. dollar and second because some of the policies of prior administrations that made us less than a dependable supplier to all parties. Both of those factors are still having their impact.

The Mississippi clearly has taken a portion of that Duluth reduction, but I do not have an exact number. We will look for that number, sir.

Mr. Angus: I understand, regarding the legislation that is currently in the process stateside, that while it allows for the deductibility of the American share of the seaway tolls, the 27% where we have a shared system, it does not provide for deducting the cost of, say, going through the Welland Canal. What is the reason for that?

Mr. Fish: Simply put, the U.S. dealt only with the portion of the funds they control. Welland Canal fees are collected solely by Canada. The fees for the Montreal—Lake Ontario section are shared. The rebate is being proposed to be made only on the portion the U.S. actually collects in the first place.

Mr. Angus: Do the American authorities believe there will be no net change then in the amount that will end up in the government coffers as a result of their process; they are just sort of redistributing it a bit?

Mr. Fish: Clearly there will be some redistribution because unless there is a significant increase in cargoes on the St. Lawrence Seaway system the net return of the 0.04% ad valorem would probably be less than the U.S. share which had been previously paid. The decision to permit that to happen is concurrent with the decision to consider the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system as part of the national maritime infrastructure rather than a separate, discrete infrastructure item.

Mr. Angus: In other words, it is to the benefit of the whole United States that products should move through the seaway.

Mr. Fish: That is right.

The Chairman: Mr. Angus, thank you very much. Unless there are other questions, I would like to thank Mr. Fish for appearing this afternoon and giving us the benefit of this information. Thank you very much, sir; we do appreciate that.

I move on to our next witness, Mr. Auger.

Mr. Forrestall: May I just welcome you and thank you for coming, Mr. Fish. I am sorry; we are preoccupied. We appreciate very much your being here.

Mr. Fish: Thank you, sir.

[Translation]

façon cette situation ne me touche pas personnellement. Mais c'est le cas. Le grain est expédié par le Mississippi vers la Nouvelle-Orléans.

Le deuxième facteur est une situation que nous rencontrons également au Canada. En effet, les marchés sont de moins en moins ouverts au grain nord-américain en raison d'abord de la valeur du dollar américain et, ensuite, de certaines politiques de gouvernements précédents, qui ont fait de nous des fournisseurs beaucoup moins fiables. Le marché en subit encore le contrecoup.

Il semble que le Mississippi ait repris une part du trafic du port de Duluth, mais je ne connais pas les chiffres exacts. Nous allons essayer de les obtenir pour vous, monsieur.

M. Angus: On envisage actuellement aux États-Unis d'adopter une loi qui, même si elle autorise une déduction de la part américaine des droits relatifs à l'utilisation de la Voie maritime—je veux parler de ces 27 p. 100 que nous partageons—ne prévoit pas de déduction pour le transport sur le canal Welland. Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. Fish: C'est que les États-Unis ne se sont occupés que de la part des fonds sur laquelle ce pays a droit de regard. C'est le Canada qui prélève les droits relatifs à l'utilisation du canal Welland. Pour ce qui concerne le tronçon Montréal-Lac Ontario, les droits sont partagés. On ne propose de dégrèvement que pour la partie que contrôle les États-Unis.

M. Angus: Les dirigeants américains croient-ils donc qu'il n'y aura aucun changement au niveau du montant net remis au gouvernement par suite de ce procédé? Croient-ils qu'il s'agit d'une sorte de redistribution?

M. Fish: Il y aura bien entendu une redistribution car, à moins qu'il y ait une augmentation importante du transport de marchandises par la Voie maritime du Saint-Laurent, le revenu net de 0,04 p. 100 serait sans doute inférieur à la part traditionnellement versée aux États-Unis. Cette décision a été prise en même temps qu'une autre qui vise à considérer les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent comme faisant partie de l'infrastructure nationale plutôt que comme une infrastructure distincte.

M. Angus: En d'autres termes, le transport de marchandises par la Voie maritime serait à l'avantage de l'ensemble des États-Unis.

M. Fish: C'est juste.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Angus. Si vous n'avez pas d'autres questions, je vais remercier M. Fish d'être venu comparaître cet après-midi et de nous avoir fait profiter de ses connaissances. Je vous remercie beaucoup, monsieur. Nous vous savons gré de votre témoignage.

Je passe maintenant à notre prochain témoin, monsieur Auger.

M. Forrestall: Je tiens à vous souhaiter la bienvenue et à vous remercier d'être venu, monsieur Fish. Je suis désolé, nous sommes très préoccupés. Je vous sais gré d'être venu comparaître.

M. Fish: Merci, monsieur.

[Texte]

The Chairman: Members of the committee, Mr. Auger should surely be not unknown to you. He is with the Economic Development Corporation of the St. Lawrence, and I understand is the President of that organization.

Mr. Auger, I presume you want to make a statement before we ask questions.

I must tell the committee that there is an ironic justice in that we have had today a number of briefs presented to us strictly in one language. This afternoon we have one presented to us only in the other language. So there is an ironic justice to that.

Please go ahead, Mr. Auger.

• 1615

Mr. Jacques Auger, (President, Economic Development Corporation of the St. Lawrence): Thank you, Mr. Chairman. As a matter of fact, this one will be kind of bilingual, 70% in French and the rest of it, 30%, in English.

J'aimerais d'abord indiquer plus en détail ce qu'est la SODES. La Société de développement économique du Saint-Laurent, mieux connue sous l'acronyme SODES, est une corporation à but non lucratif dont l'objectif est de favoriser le commerce maritime sur le Saint-Laurent.

Le rôle de la SODES consiste, d'une part, à représenter ses membres dans tous les grands dossiers qui influencent les courants économiques touchant le domaine du commerce maritime et, d'autre part, à faire connaître et à promouvoir le Saint-Laurent comme grand axe de commerce international.

En fin de compte, tout organisme public ou privé, toute compagnie ou étude, tout gouvernement et tout individu peuvent devenir membres de la SODES. De plus, la Société agit comme centre d'information et de réflexion pour les principales tendances des marchés mondiaux et pour les grands problèmes auxquels doivent faire face ses membres.

Avant de vous faire part de la position de la SODES concernant le projet de loi C-75, j'aimerais rappeler que la SODES est une nouvelle organisation qui a été fondée à la fin du mois de novembre 1985 et, partant, une organisation naissante avec peu de moyens techniques et qui a dû contribuer avec d'autres organismes afin de présenter une position claire et concrète à votre comité.

Nous avons suivi de très près, ces dernières semaines, les discussions du comité et examiné en détail les mémoires soumis par les divers intervenants. Nous partageons bon nombre des appréhensions qui ont été exprimées relativement à l'article 4, dont l'adoption permettrait à la Garde côtière canadienne de percevoir des sommes d'argent pour le remboursement des frais relatifs à la navigation maritime, notamment sur le Saint-Laurent. Il nous apparaît dangereux de procéder à l'adoption de cet article avant que les conséquences ne soient connues des principaux intéressés.

Nous nous félicitons de l'engagement du ministre des Transports de procéder à des consultations avant l'application de cet article. Cependant, comme vous le savez, l'image de marque du Saint-Laurent et de la Voie maritime n'est pas à

[Traduction]

Le président: Les membres du Comité connaissent sans doute déjà M. Auger. Il est président de la Société pour le développement économique du Saint-Laurent.

Monsieur Auger, vous avez sans doute une déclaration préliminaire à nous faire avant de répondre à nos questions.

Je tiens à signaler aux membres du Comité que les mémoires que nous avons entendus jusqu'à maintenant ont été présentés dans une seule langue. Le mémoire de cet après-midi sera dans l'autre langue. Ce doit être une manifestation de la justice immanente.

Allez-y, monsieur Auger.

M. Jacques Auger (président, Société de développement économique du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. En fait, l'exposé sera bilingue: 70 p. 100 en français et 30 p. 100 en anglais.

I would like to begin by telling you a little more about the Economic Development Corporation of the St. Lawrence, which is better known as the SODES. It is a non-profit corporation whose objective is to promote commercial marine activity on the St. Lawrence River.

One of the corporation's functions is to represent its members in all major issues having an economic impact on marine commercial activities, and another is to promote the St. Lawrence as a major international trade route.

Any public or private organization, any company or law firm, any government and any individual may become a member of SODES. In addition, the corporation is a forum for information and discussion on the main trends in world markets and on the major problems facing its members.

Before you telling you about our position on Bill C-75, I would like to remind you that the Economic Development Corporation of the St. Lawrence is a new organization, which was set up at the end of November, 1985. As a result, it has few technical resources and has had to work with other organizations to prepare a clear and concrete position on this subject for presentation to your committee.

We have been following the proceedings of your committee very closely in recent weeks, and we have made a detailed study of the briefs submitted by the various groups. We share many of the fears that have been put forward regarding clause 4, which, if passed, would enable the Canadian Coast Guard to collect fees for navigational services on the St. Lawrence River and other waterways. We think it would be dangerous to pass this clause until the main parties involved are aware of its impact.

We are pleased that the Minister of Transport has undertaken to conduct consultations before implementing this class. However, as you know, the fine reputation of the St. Lawrence River and of the St. Lawrence Seaway is rather tarnished at

[Text]

son meilleur en ce moment. Il ne s'agit pas ici de débattre des responsabilités, mais on conviendra que le moment est mal choisi pour mettre en place un système de frais supplémentaires aux usagers du réseau Grands Lacs/Saint-Laurent, qui sont déjà dans une situation économique et financière pour le moins précaire.

A ce propos, on constate que cette menace de tarifs additionnels suscite une inquiétude grandissante chez nos voisins, partenaires et amis du Sud. Dans le contexte actuel des débuts d'une longue négociation en vue d'un libre-échange accru entre le Canada et les États-Unis, une mesure restrictive concernant le transport maritime international risque, bien sûr, d'être mal interprétée.

Nous vous demandons donc, monsieur le président, au nom de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), de surseoir à l'inclusion de l'article 4 dans le projet de loi C-75, et de procéder dans les meilleurs délais à la consultation des principaux intéressés.

Compte tenu de l'excellence de certains mémoires qui ont déjà été soumis, et auxquels, comme l'ai déjà dit, nous avons collaboré, nous ne reprendrons pas ici une critique détaillée des effets appréhendés de l'article 4, tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle. Nous désirons cependant rappeler les questions posées par l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, ainsi que le document remarquable produit conjointement par la Chambre de commerce de Montréal et le *Montreal Board of Trade* en l'occurrence. En particulier, nous considérons les modifications proposées à l'annexe A du document de la Chambre de commerce et du *Board of Trade* comme un minimum nécessaire si le gouvernement tient absolument à donner un pouvoir législatif à la Garde côtière de charger des frais aux usagers de ses services.

• 1620

In ending, I would like to summarize the St. Lawrence Development Council's position as follows.

First, we believe clause 4 should be deleted in its entirety from Bill C-75. We believe also appropriate consultations should be carried out with all parties concerned. We also suggest that the Minister of Transport should make available to all parties concerned the economic impact studies that led to the decision to impose additional marine charges.

We also recommend the creation of an advisory council that would advise the Minister of Transport and the government, through him, on the level of service as well as the level of charges that would be acceptable to users. We strongly believe if such a committee is set up, it should be made or composed of a majority of private-sector members.

We also recommend or suggest that legislative powers to charge be sought by the government or the Minister of Transport only following proper consultation and proper impact analysis by the government. However, should the government decide, in its wisdom, to enact a cost-recovery position, we at the St. Lawrence Economic Development Council believe limits should be placed in the legislation itself

[Translation]

the moment. We do not intend to get into a discussion on who is responsible for what, but it does seem to be an inopportune time to introduce additional fees for users of the Great Lakes/St. Lawrence system, because their financial and economic situation is shaky at best.

Furthermore, this threat of additional fees is causing growing concern among our neighbours and partners to the south. Given that we are about to begin lengthy negotiations on enhanced trade between Canada and the United States, there is a definite danger that the restriction on marine transportation could be misinterpreted.

We are therefore asking, Mr. Chairman, on behalf of the Economic Development Corporation of the St. Lawrence (SODES), that the inclusion of clause 4 in Bill C-75 be delayed, and that the main parties involved be consulted as quickly as possible.

Since you have already received some excellent briefs, in which we were involved, as I said, I will not go into a detailed criticism of our fears about clause 4 in its present form. However, we would like to remind you of the points raised by the St. Lawrence Shipowners Association, and those raised in the outstanding brief prepared jointly by the *Montreal Chambre de commerce* and the *Montreal Board of Trade*. We think that the amendments suggested in Appendix B of the *Chambre de commerce* and *Board of Trade* brief to be an absolute minimum if the government insists on giving the Coast Guard the authority to charge fees to the users of its services.

En conclusion, je tiens à résumer la position de la SODES de la façon suivante.

Tout d'abord, nous sommes d'avis que l'article 4 devrait être carrément supprimé du projet de loi C-75. Nous croyons également qu'il devrait y avoir des consultations avec tous les intéressés. Nous proposons de plus que le ministre des Transports fournisse à tous les intéressés les études d'incidence économique sur lesquelles on s'est fondé en décidant d'imposer des frais supplémentaires.

Nous recommandons également la création d'un conseil consultatif pour conseiller le ministre des Transports et le gouvernement au sujet du niveau de service et des frais qui seraient acceptables aux usagers. Nous sommes convaincus que la majorité des membres d'un tel conseil devraient représenter le secteur privé.

Nous recommandons que le pouvoir législatif d'imposer des frais soit accordé par le ministre des Transports ou par le gouvernement seulement après consultation et après une analyse adéquate de la décision. Cependant, si le gouvernement décide dans sa sagesse de mettre en oeuvre un régime de recouvrement de frais, nous de la SODES croyons que la loi elle-même devrait en prévoir des limites afin de rendre le

[Texte]

to make the process as equitable as possible. Along these lines, we fully support the amendments suggested by the Montreal Board of Trade in annex A of their brief.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Auger, for a very concise presentation. Mr. Robichaud would like to start the questioning.

M. Robichaud: Monsieur Auger, le Comité vous remercie de lui faire connaître vos préoccupations au sujet du projet de loi C-75.

Il va sans dire que vous vous ralliez aux vues de plusieurs autres témoins sur l'article 4, en particulier sur son retrait complet du projet de loi. Même si on dit que ce projet de loi ne fait que donner une certaine autorité au ministre et que le ministre nous assure qu'il n'imposera aucun frais et qu'il ne déterminera pas les montants avant de consulter tous les usagers, les gens sont encore inquiets devant le fait que, à un moment donné, le ministre pourrait décider d'exercer le pouvoir qui lui serait conféré par ce projet de loi.

Vous avez mentionné la création d'un comité consultatif: est-ce que vous pourriez élaborer là-dessus?

M. Auger: J'ai suggéré cela dans deux buts précis. Premièrement, cela renforcerait l'idée que la consultation doit précéder l'imposition des charges et, par conséquent, l'inclusion dans tout projet de loi du pouvoir d'imposer des charges additionnelles à l'usager. Deuxièmement, en proposant la création d'un comité consultatif, j'avais à l'esprit le vieil adage—et vous me permettrez de le citer en anglais, car c'était l'adage d'un bonhomme qui était dans le domaine des transports il y a déjà quelques années—: *users pay, users say*. Autrement dit, l'usager qui paie devra avoir son mot à dire avant que les charges ne soient décidées ou que toute intention de charger ne soit prise.

Ce comité pourrait se composer des gens qui doivent défrayer directement ces charges additionnelles ainsi que des personnes qui devront les subir au niveau macro-économique. Je ne parle pas seulement des propriétaires de navires, des armateurs, des débardeurs ou de tous les autres qui sont directement reliés à l'industrie maritime, mais du consommateur canadien qui, lui, doit finalement payer la note.

• 1625

Donc, tous ces intervenants, représentés par des associations ou des individus, pourraient dire au ministre des Transports quel niveau de service ils désirent. Il y a des services non discutables et obligatoires, comme la sécurité, mais il y en a d'autres qui peuvent être donnés à différents niveaux. Les usagers pourraient collaborer avec les fonctionnaires du ministère afin de déterminer ces niveaux-là et pourraient en même temps être consultés quant aux frais à prélever. Des comités consultatifs de ce genre existent dans d'autres domaines.

M. Robichaud: J'imagine que les usagers seraient tout à fait disposés à faire partie d'un tel comité.

M. Auger: Sûrement, et je peux parler au nom de la SODES. Plusieurs individus faisant partie de la SODES sont

[Traduction]

processus aussi équitable que possible. Nous appuyons entièrement les amendements dans ce sens proposé par le *Board of Trade* de Montréal à l'annexe A de son mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Auger, de votre exposé très concis. Et c'est M. Robichaud qui a la parole en premier.

Mr. Robichaud: The committee thanks you, Mr. Auger, for informing it of your concerns about Bill C-75.

It goes without saying that you join with a number of other witnesses in asking that clause 4 be completely withdrawn from the bill. Although we are told that this bill merely gives the minister a certain amount of power, and even though the minister assures us that he will not impose any fees or determine how high these fees will be before consulting all users, people are nevertheless concerned that the minister could decide to exercise this power at any time.

You mentioned that an advisory committee should be set up. Could you tell us a little more about that?

Mr. Auger: I suggested an advisory committee for two reasons. First, it would reinforce the idea that the consultation process must take place before the charges are put in place, and hence, before the power to charge additional user fees is included in any bill. I was also thinking of an English saying someone involved in transportation came up with a few years ago: "users pay, users say". In other words, a user who has to pay for certain services should have a say before the decision to introduce these fees is made and before the amount of the fees is determined.

The members of the committee should be people who would have to pay these additional charges directly, and people who would feel the effect of them at the macro-economic level. I am referring not only to shipowners, shipbuilders, longshoremen and all other individuals directly related to the marine industry, but also to Canadian consumers generally, who, in the end, will have to pick up the tab.

Hence all these groups could tell the Minister of Transport, either individually or collectively, what level of service they want. Some services, such as safety, are not debatable, they are mandatory. There are other services, however, which could be provided at various levels. The users could work with the departmental officials to determine what these levels should be and at the same time give their opinion on the fees that should be charged. There are advisory committees of this type in other fields.

Mr. Robichaud: I imagine that the users would be perfectly willing to participate in such a committee.

Mr. Auger: Definitely, and I can say that on behalf of the SODES. A number of our members represent other sectors of

[Text]

représentés dans d'autres secteurs de l'industrie. Nous serions donc prêts à collaborer avec le ministre des Transports.

M. Robichaud: Vous parlez d'une étude sur l'impact économique de l'article 4. Selon vous, combien faudrait-il de temps pour faire une étude de ce genre et pour faire une certaine consultation?

M. Auger: Ecoutez, je dois vous dire qu'avant de travailler dans l'industrie privée, j'ai travaillé au gouvernement, dans le domaine des ports, au ministère des Transports et plus particulièrement à Ports Canada. On devait faire face à ces augmentations de coûts, et j'ai peut-être été un innovateur puisque j'ai commencé ces études et ces consultations. Elles ne se faisaient peut-être pas d'une façon très organisée ou de la façon prescrite par la loi, mais le simple bon sens m'avait dicté de faire ces études avant d'imposer des frais additionnels. Ces études prouvaient à l'individu que ce qu'il payait de plus était justifié.

On faisait les études au niveau macro-économique. On cherchait à déterminer l'impact de ces frais additionnels sur l'industrie qui, dans mon cas, était l'industrie portuaire. Il s'agissait, bien sûr, d'un secteur beaucoup plus petit que celui de la Garde côtière. La Garde côtière touche les pêcheurs et beaucoup d'autres personnes. Dans mon cas, l'étude d'impact avait duré environ six mois. Elle mesurait l'impact de frais additionnels sur une denrée ou sur un groupe de marchandises. On cherchait à savoir quel serait l'impact de ces frais sur le trafic maritime dans les ports de Ports Canada seulement. C'était donc beaucoup plus petit.

Une étude de ce genre est assez longue.

M. Robichaud: Merci, monsieur Auger. Merci, monsieur le président.

Mr. Angus: Mr. Auger, welcome. We appreciate your presentation to us today. It is adding to the long list of those groups, organizations, and individuals who are very concerned about clause 4.

The St. Lawrence Development Secretariat, which I realize you are not a part of, did a major report relating in the province of Quebec to the St. Lawrence Seaway. Are you aware of any impact studies they did on the general impact of the Seaway on the province?

Mr. Auger: Yes, I think in their master report you will find an idea of the macro-economic impact of the St. Lawrence, if I may use the term, in economic windfall on the region, and not only on the immediate region bordering the St. Lawrence River but also on the rest of Canada, as a matter of fact. You will see in that report that the maritime commerce using the St. Lawrence has an impact that reaches far beyond the limits and borders of the province of Quebec.

Mr. Angus: So it is very clearly an asset to the province of Quebec, and one that, if we tamper with it in any way, can have some either positive or negative spin-offs, depending on what we do.

Mr. Auger: Absolutely. I think it was said by the previous speaker that the St. Lawrence-Great Lakes waterway, if I may

[Translation]

the industry. We would therefore be prepared to work with the Minister of Transport.

Mr. Robichaud: You also mentioned a study of the economic impact of clause 4. How long do you think it would take to do a study of this kind and to consult some of the parties involved?

Mr. Auger: Well, I should tell you that before I joined the private sector, I worked for the Department of Transport, more specifically Ports Canada. I may have taken an innovative step in beginning the studies and consultations on certain cost increases we were facing. While the studies and consultations may not have been conducted in a very organized way or according to any legislation, common sense told me that I should proceed this way before introducing extra charges. The studies showed users that the increased costs were justified.

We did macro-economic studies. We tried to assess the impact of these extra charges on the industry involved, namely the harbour industry, which is of course a much smaller sector than that covered by the Coast Guard. Coast Guard services affect fishermen and many other people as well. Our impact study took about six months. It measured the impact of additional charges on a particular commodity or group of commodities. We were trying to determine the impact of these charges on marine traffic in only those ports that come under the jurisdiction of Ports Canada. The terms of reference were therefore much narrower than what would be required here.

It takes quite a long time to do such a study.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Auger. Thank you, Mr. Chairman.

M. Angus: Je vous souhaite la bienvenue, M. Auger. Nous vous remercions de votre exposé. À l'instar de beaucoup d'autres groupes, organismes et individus, votre société a de graves préoccupations au sujet de l'article 4.

Le secrétariat de développement du Saint-Laurent, et je sais que vous n'en faites pas partie, a fait un rapport important au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent au Québec. À votre connaissance, cet organisme a-t-il fait des études sur l'incidence générale de la Voie maritime du Saint-Laurent sur la province du Québec?

M. Auger: Oui, je crois que le rapport principal traite de l'incidence macro-économique du Saint-Laurent, et des bénéfices économiques dont jouissent non seulement la région du fleuve Saint-Laurent, mais également le reste du Canada. Le rapport démontre bien que le commerce maritime sur le Saint-Laurent a une incidence qui dépasse de beaucoup les frontières de la province du Québec.

M. Angus: Il s'agit donc très clairement d'un atout pour la province du Québec. Si nous changeons le régime d'une façon ou d'une autre, la province pourrait en subir des avantages ou des désavantages.

M. Auger: Certainement. Je crois que c'est le témoin précédent qui a dit que le réseau des Grands lacs et du Saint-

[Texte]

use the term, is a real asset to both nations; to the U.S., but more specifically, I guess, to Canada. And as is the case in many other nations around the world that have waterways—like the Rhine, for instance—I guess the objective in these cases is not to try and get the most out of the users directly, but governments normally try to induce people to use it even more because it is quite a privilege.

• 1630

As you know yourself, I am sure, using the marine mode to transport tonnes of cargo is the best and most economical way to do it. So we are privileged to have it, we should use it and we should make sure that whenever there is an additional charge being imposed—and I recognize that the charges are legitimate. I am not against a reasonable level of charges. I think that would be like being against motherhood. But I am for a reasonable level of charges, applied after proper consideration to the impact.

Mr. Angus: Around here we refer to that as “yes, but”.

In terms of those fees and charges, though, it is more than just the Coast Guard services. You know, that is all that is included in the bill, but there is more than that the communities are having to deal with. We know that the Harbours Commission ports and their counterparts in the United States on the lakes have said no to harbour fee increases. We know that Ports Canada has not made a decision yet. But we also know that other ports under the Department of Transport have been raising their fees by 30% for wharfage and dockage.

Have you taken a look at any of the impacts of those kinds of decisions on your membership and what it will do to the cargoes they are putting out through those smaller ports?

Mr. Auger: As I mentioned, I think we would like the government, which is the promoter of these charges, to take the lead and tell us what impact they see. They have more means to do that than we have. But that being said, we have had discussions with our members and we know that they are in a pretty difficult and precarious position as far as their finances are concerned and as far as the economic well-being of the industry is concerned. It is because of that, we fear that any move in the direction of additional charges could have a dramatic impact on the industry.

We think that the promoter of these charges should be telling us what they believe the impact is because, of course, whatever impact it will have on the industry will be reflected on the consumers of this country.

Mr. Angus: Are there any industries in Quebec that are walking that fine line, that with the addition of one more user fee will just be pushed over the edge? Without naming a particular company, can you perhaps by sector give some examples?

Mr. Auger: I am sure you had the Dominion Marine Association presenting their brief to you. They probably mentioned to you that their present financial position is not one of the most glamorous. *L'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent* did the same thing. And believe me,

[Traduction]

Laurent constitue un grand atout pour les deux pays. C'est un atout pour les États-Unis, mais à mon avis c'est surtout un atout pour le Canada. Il y a beaucoup d'autres pays qui ont des voies maritimes. Je pense, notamment, au Rhin. Mais leurs objectifs ne semblent pas être d'essayer de tirer le maximum de profits des usagers. Il semble en effet que le gouvernement de ces pays ait plutôt tendance à inciter les gens à les utiliser et qu'il considère cela comme un privilège.

Je suis persuadé que vous n'êtes pas sans savoir que le transport maritime est vraiment le moyen le moins dispendieux d'expédier des marchandises. C'est un privilège que d'avoir une Voie maritime et il ne faudrait pas l'oublier, chaque fois qu'on nous impose des droits supplémentaires pour l'utiliser. Je trouve que ces droits sont tout à fait légitimes. Je ne suis pas contre des droits raisonnables. Il me semble que c'est logique. J'estime cependant qu'il faut tenir compte de l'incidence d'une augmentation de ces droits avant de les imposer.

M. Angus: On parle ici de «oui, mais».

La situation est bien différente de celle de la Garde côtière. Dans leur cas, la note fait état de tous les services fournis. Mais pour ce qui concerne la Voie maritime, il y a beaucoup plus. En effet, nous savons très bien que l'administration portuaire et son homologue américain sur les Grands lacs ont refusé d'augmenter les droits d'utilisation des ports. Nous savons également que Ports Canada n'a pas encore pris de décision et que d'autres ports qui relèvent du ministère des Transports ont augmenté de 30 p. 100 leurs droits de quai.

Avez-vous étudié l'incidence de ces décisions sur vos membres et l'expédition de marchandises par ces petits ports?

M. Auger: J'ai déjà dit et je le répète: Nous voudrions que le gouvernement, qui est l'instigateur de ces augmentations, joue un rôle de leadership et nous explique l'incidence de ces mesures. Il en a beaucoup plus les moyens que nous. Cela dit, nous avons rencontré nos membres qui se trouvent en très mauvaise situation financière ainsi que l'ensemble du secteur, soit dit en passant. C'est pour cette raison, je pense, que l'imposition d'une augmentation aurait une incidence grave sur ce secteur.

A notre avis, ce sont ceux qui imposent ces droits qui devraient nous en expliquer l'incidence, qui finira par rejaillir, bien entendu, sur les consommateurs.

M. Angus: Y a-t-il au Québec des entreprises qui risquent de faire faillite si on leur impose des droits supplémentaires? Pouvez-vous, sans les nommer, nous donner quelques exemples?

M. Auger: La *Dominion Marine Association* a dû vous faire un exposé. Les représentants de cette société vous ont sans doute fait comprendre que leur situation financière actuelle n'était pas très rose. L'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent a fait de même. La *Dominion Marine*

[Text]

the Dominion Marine Association, for one anyway—and there are quite a few of their members in the Province of Quebec—have presented their balance sheets, comparative balance sheets over the years, to us. From these you can see it is going downhill; it is not going uphill at all.

Mr. Angus: One final question. You are a new organization. I gather that 1985 is the year of your birth, if I am not mistaken. Why did you develop a marine chamber of commerce? What was the initiative, what was the reason?

Mr. Auger: The initiative was at the request of a great number of people who operate in the marine environment, the marine milieu we call it. They wanted to have a united voice in order to defend and promote—it is not only negative, I think it is more positive than negative—to promote the economic activity along the maritime axis of the St. Lawrence River in the Province of Quebec. As you know, a chamber of commerce of any kind has to be geographically described, and this one covers the St. Lawrence River within the confines of the Province of Quebec.

Mr. Angus: Good. Thank you very much for coming to appear before us. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Gray, please.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Auger, à la page 2 de votre mémoire, vous parlez des conséquences de tarifs additionnels sur la concurrence entre le système du Mississippi et les Grands Lacs, dans le contexte d'un libre-échange avec les États-Unis.

• 1635

D'après vous, monsieur, si le gouvernement fédéral accordait plus de subventions, s'il coupait les tarifs sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent... Vous savez que le libre-échange aux États-Unis s'appelle l'échange équitable... Ne croyez-vous pas qu'il serait dangereux que le Canada fasse la concurrence au système du Mississippi et que cela aurait un impact négatif sur le libre-échange.

M. Auger: La question que vous soulevez est très pertinente, mais excessivement complexe. M. Fish a mentionné brièvement ce qui se passait avec les tarifs des barges descendant le Mississippi. Ces gens sont vraiment déprimés, si on peut employer le terme; les offres dépassent la demande. Bien que temporaire il y a quand même un bout de temps que la situation dure. Ce qui affecte l'économie des deux systèmes.

Mais votre question est très pertinente. C'est pourquoi nous disons, dans notre exposé, que des études économiques devraient être faites. Ces études nous indiqueraient s'il est bon de fixer un tarif ou pas. J'ai l'impression que des études sérieuses suggéreraient actuellement de s'en tenir au statu quo parce que cette industrie a besoin de toute l'aide qu'on peut lui apporter.

Par contre, je ne peux pas être plus précis sans avoir de résultats d'études. C'est pourquoi je recommande une étude des effets possibles. C'est une situation complexe. Il y a une

[Translation]

Association ainsi qu'un assez bon nombre de ses membres au Québec nous ont soumis leur bilan comparatif au fil des ans. Nous avons pu ainsi constater que tout n'allait pas pour le mieux.

M. Angus: J'ai une dernière question à vous poser. Votre organisation a été formée en 1985, que je sache; pourquoi avez-vous créé une Chambre de commerce maritime? Pouvez-vous m'expliquer vos raisons?

M. Auger: Cette décision a été prise à la demande d'un grand nombre de sociétés qui oeuvrent dans le secteur maritime. Elles voulaient faire front commun pour défendre et promouvoir leurs activités économiques le long de la structure maritime qu'est le fleuve Saint-Laurent dans la province de Québec. Il s'agissait d'une mesure beaucoup plus positive que négative. Vous n'êtes pas sans savoir que toute Chambre de commerce doit avoir des limites géographiques et la nôtre couvre le fleuve Saint-Laurent dans les limites de la province de Québec.

M. Angus: Merci. Je vous remercie d'être venu comparaître devant nous. Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Gray, vous avez la parole.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Auger, on page 2 of your brief, you talk about the impact of additional fees on the competition between the Mississippi system and the Great Lakes in the context of free trade arrangements with the United States.

Do you think that if the federal government were to provide more subsidies, if it were to reduce fees on the Great Lakes and the St. Lawrence... You know that free trade in the United States is called fair trade. Do you not think that it would be dangerous if Canada were to compete with, say, the Mississippi system? Do you not think such a move could have a negative impact on free trade?

Mr. Auger: You raise a very relevant but extremely complicated question. Mr. Fish referred briefly to the rates paid by barges on the Mississippi River. The people involved in this situation are really in a bad way: Supply exceeds demand. Although the situation is temporary, it has existed for a while, and is having an impact on the two systems.

But the question you raise is very relevant. That is why we said in our brief that economic studies should be done. They would tell us whether it is a good idea to introduce a fee or not. I think that any serious study would show that at the present time it would be best to leave things as they are, because the industry needs all the help it can get.

Nevertheless, I cannot be more specific without knowing study results. That is why I recommend that studies on the possible impact be conducted. The situation is very com-

[Texte]

forte concurrence dans les systèmes. On sait, par exemple, que 50 p. 100 des conteneurs qui sont descendus à Montréal viennent de l'ouest des États-Unis. Ils ne passent pas par les ports américains parce que notre système présente un certain avantage, une certaine efficacité. On ne veut pas que cela soit diminué au point où la direction du cargo-charge et son impact économique actuel disparaissent.

Ce n'est qu'un exemple. La situation est très complexe; c'est pourquoi je recommande une étude.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Auger, une autre question. Croyez-vous que le système actuel dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent soit exploité par des compagnies?

M. Auger: Je ne suis pas certain de comprendre votre question. Exploité, dans quel sens?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Surtout en regard de l'article 4. S'il y avait trop de glace, une compagnie prendrait charge du cargo pour le conduire quelque part.

M. Auger: À mon avis, non. Je ne vois rien qui me ferait penser que les gens en profitent comme vous le dites. Il n'y a pas de tarifs, alors ils en profitent.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour revenir sur le statu quo, vous dites que si le Canada s'en tient au statu quo, en attendant la formation d'un comité consultatif, il serait capable de soutenir la concurrence avec les autres systèmes que ce soit le Mississippi, Via Rail ou autre?

M. Auger: C'est ce qui se produit actuellement. Je vous donnais l'exemple des conteneurs en provenance de Chicago qui passent par Montréal; ils arrivent par l'axe du Saint-Laurent pour se rendre en Europe. Si on n'était pas plus efficace, ils pourraient sortir par ailleurs, par Baltimore, par exemple.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

Mr. Auger: You are welcome.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

If there are no other questions, then I will thank Mr. Auger for his presentation. We greatly appreciate your time coming here this afternoon.

Our next witness is a former hon. member of this House, now the Mayor of the Corporation of the City of Thunder Bay. Your Worship, we are delighted to have you back. It is good to see you, Jack.

His Worship Mayor Jack Masters (City of Thunder Bay): Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

plicated. There is strong competition between the systems. We know, for example, that 50% of the containers that come to Montreal come from the western U.S. The reason they use our system, rather than the American ports, is that our system is quite efficient, and offers some advantages. We do not want our advantages to be reduced to the extent that these containers no longer use our system, thereby eliminating considerable economic benefits for us.

That is just one example. The situation is very complicated. That is why I recommend that a study be done.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): My next question is on a different subject, Mr. Auger. Do you think that the companies are exploiting the system in place on the Great Lakes and the St. Lawrence?

Mr. Auger: I am not sure I understand your question. What do you mean "exploit"?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I was thinking of clause 4 particularly. If there was too much ice on the waterway, some company could take the vessel and sail it away.

Mr. Auger: I do not think that would happen. There is nothing that would lead me to think that people would take advantage of the situation as you suggest. There are no fees, so there is an advantage as it is.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You say that if Canada maintains the status quo until an advisory committee is set up, it could compete with the Mississippi system, VIA Rail, or any other competitor?

Mr. Auger: That is what is happening at the present time. I mentioned the example of container ships from Chicago which go through Montreal via the Great Lakes—St. Lawrence system on their way to Europe. If our system were not more efficient, they might use a different route, through Baltimore, for example.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup.

Mr. Auger: Je vous en prie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier M. Auger d'être venu nous faire son exposé cet après-midi.

Notre prochain témoin est un ancien député de la Chambre des communes, et est maintenant le maire de de Thunder Bay. Nous sommes ravis de avoir de nouveau parmi nous, monsieur le maire. Nous sommes heureux de vous voir, Jack.

Son honneur le maire Jack Masters (ville de Thunder Bay): Merci, monsieur le président.

• 1640

If I may, Mr. Chairman and members of the committee, the City of Thunder Bay feels it is especially important that our community make representation to this special legislative

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais peut-être signaler que la municipalité de Thunder Bay estime qu'il est très important que nous donnions notre avis au Comité

[Text]

committee on Bill C-75, an Act to amend the Canada Shipping Act. Thunder Bay joins with the many who take exception to clause 4 in the bill because this clause apparently gives the Minister an extraordinary amount of leeway and provides for up to 100% cost recovery for the Canadian Coast Guard services, including harbour dredging. It is with good cause that the ports in the Great Lakes system have reacted with alarm to the proposed change.

It is true that the Minister has indicated that he may modify this clause as it now stands by regulation, but this is not sufficient. This government and the Minister believe in consultation, and listening to the many representations on this particular clause, I am sure the result of this type of consultative process will eliminate that particular clause.

It should be noted, Mr. Chairman, that the St. Lawrence Seaway is already the only North American system that pays user fees. One cannot argue that some type of user fees, especially in the economic climate Canada finds itself today, is not justified, but clause 4 could raise the principle of user fees to the point where our trading ability would be adversely affected to the point where we become even less competitive in the world markets.

Thunder Bay has long taken the position that Canada as a whole has not recognized the magnificent opportunities of the seaway. We have taken for granted as a nation that we have inland ports almost 2,000 miles from the ocean and that the seaway has provided and continues to provide even greater trading opportunities. It seems strange, then, that the government would propose changes that could put Canada in a less competitive position rather than offering the opportunity for Canada to trade more vigorously.

We are told as a nation to seek more opportunities to trade in the world markets, and yet something that is totally counter-productive to that goal is being presented. Further, the approach being taken is not being done in conjunction with our American partners in the seaway. In 26 years of operation, this is the first time the two governments have not agreed on a joint action. It might also be pointed out that more and more discussions are being held in connection with moving towards free trade. Unilateral action at this point in time does not seem conducive to placing our country into a position to pursue the free trade idea or variations on that subject.

Mr. Chairman, the City of Thunder Bay looks to this government to enhance the seaway. The City of Thunder Bay intends to work with this government and the ports of the Great Lakes system, along with the grain producers, potash producers and other components of the transportation system and their users, to ensure that the system remains strong and that the opportunities presented by a port system that goes to the very centre of the country and includes the industrial heartland of Canada be given every opportunity to remain strong, viable and competitive.

[Translation]

législatif spécial sur le projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Notre municipalité est l'une parmi tant d'autres qui s'oppose à l'article 4 du projet de loi parce qu'il accorde des pouvoirs extraordinaires au Ministre et prévoit le recouvrement de 100 p. 100 des coûts inhérents aux services de la Garde côtière, y compris les coûts relatifs au dragage. Il est bon, à mon avis, que les ports des Grands Lacs se soient aussi vivement opposés à ce changement.

Même s'il est vrai que le Ministre a déclaré son intention de modifier le libellé actuel de cette disposition au moyen d'un règlement, cela ne suffit pas. Le gouvernement actuel et le Ministre croient à la consultation. Je suis persuadé qu'ils ne pourront faire autrement que de changer d'idée et de modifier cette disposition après avoir entendu toutes les objections à cet article.

Il convient de signaler, Monsieur le président, que la Voie maritime du St-Laurent est le seul réseau nord-américain qui impose des droits aux usagers. L'imposition de droits, dans la conjoncture actuelle, est tout à fait justifiée. Mais à notre avis, l'article 4 présente un certain danger car il pourrait permettre une telle hausse des droits imposés aux usagers que cela réduirait nos capacités commerciales et nuirait à notre position concurrentielle sur le marché international.

Cela fait bien longtemps déjà que la municipalité de Thunder Bay estime que le Canada n'a pas suffisamment développé tout le potentiel de la Voie maritime. Nous tenons pour acquis tous nos ports situés à l'intérieur des terres à quelque deux mille milles de l'océan ainsi que les possibilités commerciales actuelles et éventuelles de notre Voie maritime. Nous nous étonnons donc que le gouvernement veuille adopter des mesures législatives susceptibles d'entraver la situation concurrentielle du Canada plutôt que de lui permettre de développer son potentiel commercial.

Notre gouvernement prétend poursuivre une politique dynamique au niveau du marché international. Mais il veut maintenant nous imposer des mesures qui vont à l'encontre de cette intention avouée. Qui plus est, il veut prendre ces mesures sans même consulter nos associés américains. Depuis vingt-six ans qu'existe la Voie maritime, c'est la première fois que les deux gouvernements ne s'entendent pas sur une mesure conjointe. Il ne faudrait pas oublier toutes les négociations sur le libre-échange. À notre avis, il serait très mal avisé pour le Canada de prendre maintenant des mesures unilatérales susceptibles de faire achopper les négociations sur le libre-échange.

Monsieur le président, la municipalité de Thunder Bay ne peut qu'inciter le gouvernement à promouvoir la Voie maritime. La municipalité de Thunder Bay s'engage à collaborer avec le gouvernement, les ports des Grands Lacs, les producteurs de grain et de potasse ainsi que les autres membres de ce grand réseau de transport et ses usagers pour permettre le développement de la Voie maritime et d'un système portuaire qui s'étend jusqu'au centre du pays et de son secteur industriel. Nous tenons beaucoup à ce que ce système demeure fort, rentable et concurrentiel.

[Texte]

The Chairman: We appreciate how very important this whole subject is to you. What you have presented this afternoon is on a theme that you will appreciate we have heard before.

Mr. Robichaud, did you want to ask some questions of the mayor?

Mr. Robichaud: Oui. Merci, monsieur le président.

Mr. Masters, welcome. You are not new to these surroundings, I take it, and you will probably be back very soon. Do not tell the chairman.

Of course, we are all concerned with clause 4, and in the paragraph before last you said it seems strange that the government would propose changes that could put Canada in a less competitive position. Could you elaborate on how less competitive we would be? Do we have any kind of margin?

Mayor Masters: We are competitive in many ways with the kinds of products we produce and the type of costs that were in effect in the dollar differential. As the chairman said, I know you have heard many of these arguments before, but transportation is the same as any other commodity. If it is easy to do business in a certain field, you will do business the easy way. If it looks as if there are the possibilities of surcharges being added on or abrupt changes—in this case, they are Order in Council—you could find that shippers will stay away from entering into the system.

• 1645

The shipping industry—those who are shipping especially bulk commodities, but many other commodities, as we know—make their terms in a long-range fashion. If they feel they are going to pay a 10% surcharge—if I may use that expression; it is not accurate, but for the sake of the argument—that they could live with for a long time, they will accept that. But if they think two years down the line that 10% might become 15% or 20% and so on, they are going to say, well, we have a tough enough time as it is moving our ships around the world; we will stay away from that particular avenue of transportation.

Now, I argue on behalf of the Port of Thunder Bay, but I do not mean that to be a parochial argument. Thunder Bay is, of course, the beginning of the Seaway. We call it Mile 0. It is the meeting of the west-east transportation system to our eastern ports. Therefore if the ships are not going to come to Thunder Bay, they are not going to go to Toronto, they are not going to go to Chicoutimi, they are not going to go to other places. So I think having this kind of legislation on the books and having this opportunity for Order in Council taxation or billing, whatever phrase one might want to use... as long as that is there, it will deter shippers from making long-term commitments.

I do not want to take too long on this point, but we had the sad experience in Thunder Bay that because of things that happened within our community way back when at the beginning of the Seaway, our facilities were not ready until

[Traduction]

Le président: Nous comprenons très bien l'importance que revêt cette question pour vous. Mais ce n'est pas la première fois qu'on nous fait valoir cette position.

Monsieur Robichaud, avez-vous des questions à poser au Maire?

Mr. Robichaud: Yes, thank you, Mr. Chairman.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je crois comprendre que ce n'est pas la première fois que vous venez ici et vous allez sans doute revenir bientôt. Mais ne le dites pas au Président.

Vous savez, cet article 4 préoccupe tout le monde. À l'avant-dernier alinéa de votre exposé, vous dites qu'il est étrange que le gouvernement propose des changements qui risquent de nuire à la situation concurrentielle du Canada. Pouvez-vous nous expliquer comment cela se passerait? Avez-vous une idée?

M. Masters: La concurrence se fait à divers niveaux, au niveau des produits et des coûts, compte tenu de la valeur du dollar. Le président l'a bien dit: vous avez déjà entendu tous ces arguments. Le secteur des transports est comme les autres. On aspire tous à trouver un moyen plus facile de faire les choses. Les expéditeurs chercheront donc des solutions de rechange si on cherche à leur imposer des tarifs supplémentaires ou des changements trop radicaux. Et n'oubliez pas qu'il s'agit ici de décrets en conseil.

Le secteur du transport maritime conclut habituellement des contrats à long terme. Je pense en particulier aux expéditeurs de denrées en vrac, même cela est également vrai d'autres denrées. Si on leur impose un supplément, si vous me permettez l'expression, de 10 p. 100, cela ne leur causerait pas trop de problèmes. Mais s'ils pensent que ces 10 p. 100 risquent de devenir 15 ou même 20 p. 100 dans deux ans, ils chercheront un autre moyen de transport puisque cela leur coûte déjà assez d'expédier leur navire partout dans le monde.

Je suis venu ici défendre le port de Thunder Bay, mais le problème n'y est pas limité. Thunder Bay se trouve tout à l'extrémité de la voie maritime. Nous l'avons surnommé le Mile 0. C'est là que se rejoignent les réseaux ouest-est vers les ports de l'Est. Si les navires ne se rendent plus à Thunder Bay, ils n'iront plus ni à Toronto, ni à Chicoutimi ni ailleurs. Donc d'après moi, ce genre de loi et cette possibilité d'un décret en conseil pour l'imposition d'un supplément, à quel que titre que ce soit, découragera les expéditeurs de conclure des contrats à long terme.

Je ne veux pas passer trop de temps sur la question, mais nous avons connu de très mauvaises expériences à Thunder Bay. En effet, certains événements qui se sont produits chez nous à la source de la Voie maritime ont fait que nos installa-

[Text]

two years after the Seaway opened. That did us great harm, and did the system harm, I am afraid to say, simply because shippers had already made up their minds on which way they were going to go. We were not ready at the right time. Therefore we lost an opportunity.

Now, if we place another factor for shippers to consider that is an "iffy" or a "maybe" situation or leads to other possibilities, again we make their decision-making process more difficult and they can in fact find a different way. So that, among many other reasons, would put us in a less competitive position, in a poorer position, in which to do business.

Mr. Robichaud: On clause 4, most of the witnesses who have come have said it should be taken away or not included or retracted; use whatever word. But then I take this brief here, and they sort of say it should not be in there and we should have impact should be some amendments.

What are your views on that? Can we accept clause 4 with certain amendments that would maybe close the percentages that would be charged, or do you say this is not the time to impose user fees?

Mayor Masters: To begin with, I suppose in principle it is not the time for any increases. But recognizing financial realities in the world and the necessity of a government—any government of the day—having to recover costs, yes, I think they should diligently look at certain aspects of it. But clause 4 should be deleted; or Seaway tolls should be eliminated. Something should be done that very quickly takes out the uncertainty of having anything like clause 4 in the amendments; because it does present a very large element of doubt about what could happen.

We look at legislation from a legalistic point of view. Any government of the day will say, well, that is not what we intend and this will never happen. But people who are betting big dollars on what they are going to do really do a lot of even more thorough they will back off. And that is what bothers me.

It also seems to me the proposal is not finding favour with our American partners. It has disturbed many elements within the shipping business or the marine aspect of life, including pleasure boaters.

• 1650

So when so many are saying this particular clause is something they feel very uncomfortable with—and I do not think it is being done in an alarmist way—I am certainly not here to clobber the government for doing its job as best it can but I am here to join with the many others to say we are heading into troubled waters if this clause remains in the amendment.

Mr. Robichaud: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Angus.

[Translation]

tions n'ont été prêtes deux ans après l'ouverture de la Voie maritime. Cela nous a beaucoup nui, ainsi qu'à la Voie maritime parce que les expéditeurs avaient eu le temps d'opter pour d'autres moyens. Nous n'étions pas prêts à temps et nous avons donc perdu beaucoup de possibilités.

Si nous rendons la vie difficile aux expéditeurs et si nous leur imposons toutes sortes de contraintes, ils trouveront des solutions de rechange. Cela affecterait beaucoup notre compétitivité.

M. Robichaud: La majorité des témoins qui ont comparu ont recommandé le retrait ou la suppression de l'article 4. Ce mémoire dit que cette disposition ne devrait même pas figurer dans le projet de loi et qu'il serait opportun d'effectuer des études sur l'incidence éventuelle de ces mesures. Mais on ajoute que si l'on décide de conserver cette disposition, il conviendrait de l'amender.

Qu'en pensez-vous? Pouvons-nous conserver l'article 4 à condition de le modifier de manière à imposer une limite au pourcentage fixé ou croyez-vous que le moment ne soit pas opportun pour imposer des droits aux usagers?

M. Masters: Je dois commencer par dire que, en théorie, le moment est assez mal choisi pour imposer quelque augmentation que ce soit. Et si l'on tient compte de la réalité financière et du besoin du gouvernement de recouvrer ses coûts, je pense qu'il faudrait bien étudier tous les détails de la question. L'article 4 devrait être supprimé ou alors, les péages de la Voie maritime. Mais il convient d'agir rapidement si on veut mettre fin aux appréhensions que suscite le maintien de l'article 4 dans le projet de modification car il sème le doute.

Regardons maintenant la loi du point de vue juridique. N'importe quel gouvernement pourrait très bien dire que ce n'est pas là son intention. Les hommes d'affaires qui mettent en jeu de grosses sommes d'argent effectuent des études beaucoup plus sérieuses que les députés et je crains qu'ils ne cherchent d'autres moyens de transport. C'est surtout cela qui m'inquiète.

J'ai également l'impression que ce projet ne plaît pas trop à nos associés américains. Il semble beaucoup inquiéter de nombreux éléments du secteur du transport maritime et de la navigation en général, y compris les plaisanciers.

Mais vous savez, je ne suis pas venu ici jouer au prophète de malheur. Je suis simplement venu prévenir le gouvernement que je crains, comme beaucoup d'autres, que nous ne nous attirions des ennuis si cette disposition figure dans le projet de modification.

M. Robichaud: Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Angus.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mayor Masters, welcome back to Ottawa. We are glad to have you come and make representation on behalf of the city.

As a general overview, Thunder Bay has endured a decline in grain traffic, as well as decline in coal and potash to a lesser extent, over the last couple of years. Just so the committee can understand why Thunder Bay is concerned about a user fee, what has happened to employment and economic activity?

Mayor Masters: We have had a great number of people put on permanent lay-off in the grain industry. This then impacts on the rest of the community.

This particular legislation is also disruptive in some of the plans to assist the Port of Thunder Bay in becoming more dynamic. It is looking to other activities such as increasing a ferry type of service between Canada and the United States out of Thunder Bay. Great Lakes Paper right now ships pulp and paper product through our port on a regular ferry service during the summer months. The lumber producers in the area are looking to the port for that kind of access to the mid-western American market.

A community like Thunder Bay is really there because of its role as a transportation hub. I know you have stated this very well, Mr. Angus, in some of your remarks, and others have said the same thing, but it really does open up the very real possibility that the bulk producers in western Canada will one day choose—and that day may not be very far off—to use the Mississippi system rather than the Great Lakes system because of ease, less cost, not having these iffy kinds of things to deal with and not having the same tolls and all the rest of it. Should that happen—and these things can happen—not only is Thunder Bay hurt, but I repeat—and the point has been made and I am sure the committee must have heard these things said *ad infinitum*—that the point cannot be made strongly enough that it is not just the Port of Thunder Bay that I am here to talk about but those east coast ports and the ports in Quebec would be hurt. The significance of the seaway would largely be lost, and that is a very dangerous thing.

We have accepted as a fact of life that the grain will flow through Thunder Bay down the seaway and all of these things will happen forever—we now know that we can split it up and send some out through the west coast and a bit up through Churchill—and that is really the pattern that will be there forever. But in the competitive environment of shipping, in a competitive world, in a changing world with free trade, things can change very drastically whether we want to believe it or not. We all remember when we heated our homes with coal and that was the cat's meow. When oil came along, boy, we did not have to worry about coal any more because we had oil and we all quickly converted to oil. Then they started talking about natural gas and they asked who would put out the

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je vous souhaite encore une fois, monsieur le maire, la bienvenue à Ottawa. Nous sommes très heureux que vous ayez pu venir représenter votre municipalité.

Il est important, je crois, de signaler que Thunder Bay a connu une baisse du mouvement du grain ces quelques dernières années. Le charbon et la potasse ont également été touchés dans une moindre mesure. Quelle incidence cette situation a-t-elle eue sur l'emploi et l'activité économique? La réponse est importante pour que le Comité comprend bien pourquoi Thunder Bay se préoccupe tellement de la possibilité d'un ticket modérateur.

M. Masters: Nous avons énormément de gens qui ont été mis en disponibilité permanente dans le secteur du grain, ce qui a, bien entendu, des répercussions sur la collectivité.

Ce projet de loi affecte également certains de nos projets pour ce qui est d'aider le Port de Thunder Bay à devenir un peu plus dynamique. Le Port de Thunder Bay est en train d'explorer d'autres possibilités, comme celle d'augmenter les services de traversier entre le Canada et les États-Unis à partir de Thunder Bay. À l'heure actuelle, la société *Great Lakes Paper* expédie ses pâtes et papier par notre service régulier de traversiers pendant les mois d'été. Les producteurs de bois de la région envisagent de se servir du port pour accéder au marché du Mid-West américain.

Thunder Bay existe parce qu'elle est au carrefour d'un réseau de transport. Vous l'avez très bien expliqué, monsieur Angus, dans votre déclaration. Nous avons déjà entendu d'autres propos semblables, mais cela nous fait mieux voir la possibilité que les producteurs en vrac de l'Ouest du Canada finissent par choisir, et dans un avenir peut-être même plus rapproché qu'on ne le pense, d'expédier leurs produits par le Mississippi plutôt que par les Grands lacs. En effet, cette solution de rechange risque de devenir bien attrayante parce que moins coûteuse et moins compliquée. Et si cela se produit, et c'est de l'ordre du possible, ce n'est pas uniquement Thunder Bay qui en subira le contrecoup. Ce n'est pas la première fois que le Comité entend ce genre de propos, mais je pense que l'on n'insistera jamais assez sur le fait que ce n'est pas uniquement le port de Thunder Bay qui en subira le contrecoup, mais aussi les ports de la côte est et du Québec. La Voie maritime perdrait de son importance et cela est très dangereux, à mon avis.

Nous avons toujours été convaincu que le grain serait expédié par Thunder Bay et par la Voie maritime et que les choses se passeraient toujours ainsi. Mais nous savons maintenant que certains opéreront pour la côte Ouest, d'autres pour Churchill. C'est un risque qui sera toujours là. Les choses peuvent changer très radicalement du jour au lendemain, que nous le voulions ou non, dans le monde très concurrentiel de l'expédition et surtout avec les changements que nous allons connaître avec le libre-échange. Nous nous souvenons tous de l'époque où nous nous chauffions au charbon et c'était très bien. Et puis nous avons découvert le pétrole et nous n'avions plus à nous inquiéter du charbon. On a ensuite commencé à parler du gaz naturel et les systèmes de chauffage ont encore

[Text]

money to change all of those furnaces one more time, but that has happened.

So I believe our transportation system has to be looked at in the light that there are changes and there are possibilities of changes and if we want to stay competitive as a nation then all of the components have to be treated gingerly, with great respect and recognition that they are not necessarily forever unless we have the will to do it and unless we keep them in the position to do business in a very competitive way.

• 1655

Mr. Angus: Mayor Masters, you are the only municipal leader that has appeared before us. Is there anything in the works between the municipalities of the seaway that is going to be focusing on issues relating to the seaway—tolls, things like that?

Mayor Masters: Yes, there will be. The dates have not been set, but the mayors of the municipalities of the ports will be meeting very soon. I think that is to discuss this issue, and I think that is very significant.

Again, I alluded very briefly to the fact that the seaway has been a "taken for granted" kind of thing, the same as our ports are, in a sense, taken for granted because they have moved goods efficiently. Now, the municipalities have said, we had better take a much keener interest in this area and work with our ports system or our harbour commissions, as we have in Thunder Bay, and join forces.

The provinces affected are beginning to think these things through and recognize that while the ports system has been a federal responsibility, it impacts so intimately on the economies of the western provinces, on Ontario, and on all of Canada, that we better start to do a selling job of the obvious, which is that water transportation is still a very good way to ship goods. It is still one of our best opportunities for growth in a country that is looking for growth; it is still our best way to enhance our worldwide trade position, if we only accept our responsibilities, whether it be municipal, provincial or federal, to make the system work better.

I suppose this kind of amendment coming up, the changes to the Canada Shipping Act, which by and large are good, is a recognition by the government that it is high time we do that. But for goodness' sake, let us not leave something hanging in there that could be counter-productive to what obviously is a good gesture on the part of the government to do something positive for the maritime situation in Canada.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Masters.

The Chairman: On that note, Mr. Angus, thank you. Mr. Nowlan.

[Translation]

une fois été transformés, même si nous nous demandions où on allait trouver l'argent pour le faire.

Il faut adopter la même attitude face à notre réseau de transport, à savoir qu'il est très possible que des changements surviennent. Si nous voulons conserver notre compétitivité, il faut que nous en traitons tous les éléments avec énormément de respect et que nous n'oublions surtout pas que rien n'est éternel et qu'il faudra déployer énormément d'efforts pour demeurer compétitifs.

M. Angus: Monsieur Masters, vous êtes le seul maire à avoir témoigné devant nous. Est-ce que les municipalités longeant la voie maritime vont étudier les questions qui y sont liées, comme par exemple les péages?

M. Masters: Oui. Les dates n'en ont pas encore été fixées, mais les maires des municipalités portuaires se réuniront très bientôt. Je crois que c'est pour discuter de cette question, qui me paraît très importante.

Encore une fois, j'ai dit très brièvement que la voie maritime, tout comme nos ports, sont considérés comme allant de soi, étant donné qu'ils ont permis un transport tellement efficace de nos biens. Les municipalités sont cependant d'avis qu'il est important de se pencher attentivement sur ce domaine et de travailler en collaboration avec nos ports et nos commissions portuaires pour unir nos forces, comme cela a été le cas à Thunder Bay.

Les provinces touchées commencent d'ailleurs à réfléchir à cela tout en reconnaissant que bien que les ports sont de compétence fédérale, leur présence a des répercussions très importantes sur les économies des provinces de l'Ouest, de l'Ontario et même de tout le Canada. Compte tenu de cela, il serait bon que nous fassions la promotion du transport par eau, tant il est manifeste que c'est encore un moyen très efficace d'expédier les marchandises. Cela demeure en effet l'une de nos possibilités de croissance les plus prometteuses, et ce à un moment où notre pays est justement à la recherche de croissance. Cela demeure encore aussi le meilleur moyen dont nous disposons pour améliorer notre position commerciale internationale, pour peu que tous, tant les municipalités que les provinces et le gouvernement fédéral, assument leur responsabilité d'améliorer le fonctionnement du système.

En proposant des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada, qui me paraissent d'ailleurs positifs, le gouvernement reconnaît qu'il est temps d'agir. Cependant, ne laissons pas dans ce texte quelque chose qui risque d'aller à l'encontre de cette bonne volonté du gouvernement et partant, de nuire à la marine marchande du Canada.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Masters.

Le président: Monsieur Angus, je vous remercie. Monsieur Nowlan.

[Texte]

Mr. Nowlan: Mr. Masters, I am very glad to see you here again for a short sojourn in the city. I remember first meeting you on the Great Lakes when we were on the Transport committee. It was the first time I really had the opportunity to exchange thoughts with you, although I had seen you in the House. I am glad to see you here and appreciate your brief which was beautifully short and succinct and makes the point.

The other day we had a brief that did not talk about clause 4. It was very technical on some other aspects of the bill.

The Minister says it is going to be recovery up to 15%. That is what he said. It is not going to be written in the legislation, and you and I know that is not in the law. When I used to practise it, I used to argue that it did not matter what a Minister said, it was not worth the paper it was written on unless it was in law or regulation. But this Minister has a very different credibility, but you do not have to acquiesce to that.

I was interested in two things. You said the Americans were a little upset, too. Surely, if we went ahead *holus-bolus* and imposed user fees all up and down the line without consultation, and let us just say as a hypothesis that we really did everything you were afraid the government might do, would the Americans not be a little happy, because that would send even more

Mayor Masters: Yes, except it could impact on some of their ships that use part of the seaway system, and that is what makes them unhappy.

You mentioned the transportation committee, and I know there is a subcommittee that has been formed that will be doing things, and I certainly would welcome that committee in Thunder Bay.

It is not the credibility of the Minister, it is the fact that Ministers do change, as governments do change from time to time.

Mr. Nowlan: We have had a change recently; we just want to make some more stability and changes.

I appreciate your response, but I throw out to you again, as the mayor and a man very involved in transportation, that we are on this side, we are north of the 49th parallel and the seaway, and of course south of the 49th there are some bills in their Congress that are cost-recovery bills.

• 1700

I am reminded that HR-1936 is a bill that levies quite substantial charges on many aspects but also on cost recovery for use of the seaway, and perhaps it is suffering the same concerns that this committee is finding here. But I think Mr. Reagan's budget is anticipating certain larger revenues that at the moment are going to up their costs, too, and if they were done in tandem, perhaps things would not be quite as badly off as some of the witnesses fear. Are you aware of some of the

[Traduction]

M. Nowlan: Monsieur Masters, je suis très heureux que vous soyez de retour dans cette ville, même si votre séjour sera bref. Je me rappelle notre première rencontre sur les Grands Lacs, lorsque nous faisons partie du Comité des transports. C'était la première fois que j'avais vraiment l'occasion de m'entretenir avec vous, même si je vous avais vu à la Chambre. Je suis heureux que vous soyez ici et je vous remercie de votre mémoire, qui est bref mais concis, et tout à fait à propos.

L'autre jour, nous avons eu droit à un mémoire qui ne mentionnait pas l'article 4. Il était aussi très technique au sujet de certains autres aspects du projet de loi.

Le ministre affirme qu'il y aura recouvrement jusqu'à 15 p. 100. C'est ce qu'il a dit. Cela ne figurera toutefois pas dans la loi, et vous et moi le savons. Je disais auparavant que les propos d'un ministre ne valaient le papier sur lequel ils étaient écrits, à moins qu'ils ne soient inscrits dans la loi ou tout au moins dans un règlement. Cependant, ce ministre a une tout autre crédibilité, mais libre à vous de ne pas être de cet avis.

Il y a deux choses qui m'intéressent. Vous avez affirmé que les Américains sont, eux aussi, assez contrariés par cela. Cependant, si nous agissions en toute hâte pour imposer des frais aux utilisateurs sur toute la longueur de la voie maritime sans consultations, si nous faisons tout ce que vous redoutez de la part du gouvernement, est-ce que cela ne réjouirait pas un peu les Américains, qui recevraient alors encore plus de marchandises?

M. Masters: Oui, sauf que cela pourrait avoir des répercussions sur certains de leurs navires qui transitent sur une partie de la voie maritime, et c'est ce qu'ils redoutent.

Vous avez mentionné le Comité des transports; or on a mis sur pied un sous-comité chargé d'étudier certaines choses, et je serais certainement heureux de vous voir à Thunder Bay.

Ce n'est pas la crédibilité du ministre qui est en cause ici, c'est le fait qu'on change de ministre comme d'ailleurs de gouvernement de temps à autre.

M. Nowlan: Il y a eu un changement de ce genre récemment, et nous voulons simplement apporter davantage de stabilité, tout en effectuant des changements.

Merci de votre réponse, mais je suis maire et je suis très versé dans le domaine des transports, et je dois souligner—ce que vous savez fort bien—que nous sommes au nord du 49^e parallèle et du côté nord de la voie maritime, et aussi que chez nos voisins du sud, le Congrès prépare des projets de loi de recouvrement de coûts.

On me dit que le projet de loi HR-1936 entraînera la perception de droits très élevés à bien des égards, y compris l'utilisation de la Voie maritime et le recouvrement des coûts, et peut-être fait-il l'objet de mêmes préoccupations que nous entendons ici aujourd'hui. Je crois toutefois que le budget de M. Reagan prévoit des rentrées plus élevées en même temps que la hausse de coûts, par conséquent la situation ne sera peut-être pas aussi négative que ne le craignent certains

[Text]

legislation on the other side that is trying to recover their costs?

Mayor Masters: I am aware of some of it. I am also aware that some groups are fighting as hard against it. There is, of course, a strong resistance and consultations, I believe, going on in regards to the proposed toll increases, which cannot be done unilaterally. Many American ports are saying they cannot stand this. We are all caught between a rock and a hard place. We all say: Let us cut the deficit; let us do these things and make it a user-pay type of system as much as possible, as long as I am not hurt.

But I do say this to you, Mr. Nowlan. In Canada's situation, you can look at a thing two ways from a business point of view: What does it cost, and what does it make? This kind of legislation says we are collecting our fees and on that side of the balance sheet it looks pretty darned good, but if it has the effect of not doing business out here or diminishing that business significantly, then what has been gained? I was part of a government, prior to me, that began the user-pay principle.

Mr. Nowlan: I heard that phrase used and I used to debate against it.

Mayor Masters: Exactly.

Mr. Nowlan: But it was not applied in the same way.

Mayor Masters: Yes. I guess what is most important is that the legislation be very clear so there cannot be any doubts out in left field about this. It is fine for us to discuss the credibility of this government or that government or this Minister or that Minister, but as I indicated earlier, that will not be good enough for the shippers.

Mr. Nowlan: I have one last question. I am sorry; I came a little late because I was in another committee meeting, and I did not hear all the witnesses. But I have the briefs. I presume, perhaps incorrectly, that you are aware of the Great Lakes Commission brief, perhaps not specifically this brief. But it is a very interesting brief, and I want to direct your mind to a part of it that I find very interesting and very informative.

The Great Lakes Commission brief refers on page 3 to a United States Congressional Budget Office completed in December 1983. Now, this is talking about the American system, but in effect, it is talking about recovery of user fees. It says several things, but one which is very interesting:

The CBO study indicated that various kinds of user fees could be implemented to recover nearly \$1 billion of the \$2.5 billion annual budget of the Coast Guard.

[Translation]

témoins. Êtes-vous au courant de certaines des dispositions législatives envisagées chez nos voisins du sud pour recouvrer les coûts?

M. Masters: Je suis au courant de certaines d'entre elles. J'ai aussi appris que certains groupes les combattent très vigoureusement. Bien entendu, on effectue des consultations au sujet des augmentations des droits de péage, car on a observé une forte résistance à ce projet et on ne peut agir unilatéralement. Bon nombre de ports américains ont fait savoir que cela leur serait insupportable. Nous sommes d'ailleurs tous confrontés à un dilemme. Nous disons tous qu'il faut réduire le déficit et que partant il faut prendre certaines initiatives et faire assumer le plus de frais possibles par l'utilisateur, mais seulement dans la mesure où cela ne nous fait pas souffrir.

>A monsieur Nowlan, je dirai ceci; dans le cas du Canada, on peut envisager les choses sous deux angles dans le domaine des affaires: celui des coûts et celui des profits. Le projet de loi actuel envisage la perception de droits, ce qui paraît donc assez positif d'une part, mais s'il a pour effet d'arrêter ou même de freiner l'activité, qu'aurons-nous gagné? Vous savez, j'ai déjà fait partie d'un gouvernement qui a lancé ce principe des frais aux utilisateurs.

M. Nowlan: J'ai déjà entendu cela et je m'y suis opposé.

M. Masters: Précisément.

M. Nowlan: Cependant, cette fois-ci, les choses ne seront pas mises en oeuvre de la même façon.

M. Masters: Oui. Ce qui me paraît le plus important, c'est que le projet de loi soit sans le moindre équivoque à cet égard. Nous pouvons toujours ici nous contenter d'épiloguer sur la crédibilité de tel gouvernement ou de tel ministre, mais ainsi que je l'ai dit plus tôt, cela ne satisfera pas les transporteurs.

M. Nowlan: J'ai une dernière question. Auparavant, je m'excuse d'avoir été quelque peu en retard, mais j'ai participé à une autre séance de comité, ce qui explique pourquoi je n'ai pas entendu tous les témoins. J'ai toutefois les mémoires en main. Vous connaissez peut-être le mémoire de la Commission des Grands Lacs; quoi qu'il en soit, il s'agit d'un document très intéressant, et j'aimerais attirer votre attention sur un de ses passages, qui me paraît particulièrement utile.

À la page 3 du mémoire en question, on mentionne une étude effectuée par le Congressional Budget Office des États-Unis (Service du Congrès chargé du budget, plus précisément la division des ressources naturelles et du commerce). Le document, terminé en 1983 porte bien entendu sur le système américain, mais demeure tout de même intéressant lorsqu'il aborde la question du recouvrement des frais aux utilisateurs. On y trouve notamment ce qui suit et qui me paraît très intéressant, et je cite:

D'après l'étude du *Congressional Budget Office*, la perception de divers droits de la part des utilisateurs permettrait la récupération de près d'un milliard de dollars sur les 2.4 milliards de dollars du budget annuel de la Garde côtière.

[Texte]

So they are talking in pretty big figures, too. But the specific question I would like to ask you is this. In that study—and I would like your comments from your experience—they make a distinction between project-specific fees and uniform system recovery fees, and actually, further on in the brief I think they said there should be a combination of both. What is your reaction, assuming there will be some type of fee? Should it be a project-specific fee, or do you see a uniform, more general fee for users as they use the system?

Mayor Masters: I do not really feel qualified to answer that as well as I would like. If you want my view on how one should collect it, I think the device should be either through the toll system or through something of this type, one or the other. I do not think anyone would be responsible to argue against the idea of being able to recover some of the cost, but I think the cost should be staged in so it does not cause an abrupt budgeting problem for someone. There should be a formula worked out that says: This will be the environment in which I know I will be working. And that might be based on some other kind of economic factor or something of that sort. It should be done in a specific way so that there will not be the guessing that can go on when we have this kind of a clause or when we have a combination of two methods of collecting some kind of a user fee from the users.

• 1705

Mr. Nowlan: Thank you, sir. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. First of all, if I were writing a report for my home community, I would just copy yours. But may I move to your position, Mr. Masters, recognizing as you do the deficiency in the revenue expense of the St. Lawrence Seaway? That is a substantial sum of dollars. Recognizing as well the public costs of operating the Coast Guard services, you referred earlier to the fact that you are a realist and that something had to be done. I think you also mentioned earlier you could have one or the other, not both, and you have answered Mr. Nowlan somewhat in the same manner, that there has to be some recovery but you do not want it in two forms of recovery.

I would like to have a more specific position on that, Mr. Masters. The St. Lawrence Seaway tolls have been . . . Let me put it this way. The St. Lawrence Seaway has had enabling legislation with respect to the implementation of tolls from time to time for a long, long time. So enabling legislation may not be all that bad. However, tolls are related to the direct operation or administration costs of the St. Lawrence Seaway itself, and clause 4 relates to the Coast Guard. Now, taking your position that it should be one or the other but not both, should the government be moving toward making a fuller recovery with respect to direct operation charges to the seaway, or should we follow our general premise of user pay and in some form of percentage?

[Traduction]

Il s'agit donc de sommes considérables. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cette étude, mais j'ai aussi une question précise à vous poser. Le document établit une distinction entre des droits relatifs à des projets précis et au système uniforme de recouvrement, et ailleurs dans le mémoire, je crois qu'on préconise une espèce de système mixte. J'aimerais donc savoir ce que vous en pensez, à supposer qu'on impose un droit quelconque. Devrait-il s'agir de frais variables selon chaque projet ou d'un système plus uniforme et plus généralisé?

M. Masters: Je ne me sens pas vraiment suffisamment renseigné pour répondre à cela en profondeur. Cela dit, si vous voulez mon avis, il faudrait recourir soit à un système de péage ou quelque chose de semblable à ce que vous venez de mentionner, l'un ou l'autre. Je crois que personne de sensé ne s'opposera à ce qu'on recouvre une partie des coûts, mais il faudrait imposer cela progressivement, pour ne pas causer subitement des problèmes budgétaires. On devrait communiquer le fonctionnement du régime choisi aux intéressés, afin qu'ils sachent dans quel cadre ils devront travailler. Cela pourra d'ailleurs se fonder sur un autre facteur économique ou quelque chose de ce genre. Enfin, il devrait être suffisamment précis pour éliminer l'incertitude, qui est toujours possible lorsqu'on est assujéti à ce genre de dispositions ou qu'il y a une méthode mixte de perception auprès des utilisateurs.

M. Nowlan: Merci. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. D'abord, si je devais écrire un rapport à l'intention de ma propre collectivité, je me contenterais de copier le vôtre. Cela dit, monsieur Masters, j'aimerais passer à votre position, plus précisément à votre reconnaissance du déficit d'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit d'une somme considérable. Plutôt, toujours au sujet de coûts élevés, relatifs cette fois au service de la Garde côtière, vous avez affirmé être réaliste et savoir qu'il faut faire quelque chose. Je crois que vous avez aussi laissé savoir qu'il faut mettre en oeuvre l'un ou l'autre des systèmes, mais non les deux, et d'ailleurs vous avez répondu à peu près la même chose à M. Nowlan.

J'aimerais que vous me fournissiez davantage de précisions là-dessus, monsieur Masters. Les péages perçus le long de la voie maritime du Saint-Laurent ont été . . . Je vais m'exprimer autrement. La voie maritime du Saint-Laurent dispose d'une législation habilitante relative à la perception occasionnelle de droits de péage, et ce depuis fort longtemps. Une loi habilitante n'est peut-être donc pas une si mauvaise chose. Cependant, ces droits de péage sont liés au coût direct de fonctionnement ou d'administration de la voie maritime, et l'article 4 les lie à la Garde côtière. Puisque maintenant d'après vous, il faut mettre en oeuvre l'un ou l'autre des systèmes, mais non les deux, le gouvernement devrait-il augmenter les droits en fonction des frais directs d'opération, ou serait-il préférable de s'aligner sur l'usage courant en matière de frais à l'utilisateur, c'est-à-dire de percevoir un pourcentage?

[Text]

Mayor Masters: I will come back to that in a moment, Mr. Reid. I would just want it very clear that in the thinking of whatever system is used, that the transportation system be viewed not only for what it costs, but what it makes. You know, we do not always fully recover the cost of what we put into our highways, as an example. Everybody uses them so everybody pays a percentage. As to how that should be collected, I guess the toll system has not worked out all that badly except it has always come up: Will we freeze the tolls, or will we not freeze the tolls? You are getting into an area that I guess I should be more specific on and I cannot be because I am not very technically minded in that area. But I would suggest that what we are looking for is a formula that is geared to some kind of an economic barometer so that people will always have the parameters under which, sort of the lower and outer limits of what they might be expected to pay, given the economic climate of the time. Now that might be a simplified statement that will cause all kinds of problems to try to put into effect, but I leave that idea to those who can work at those things better than I.

I think the main thing is to give consistency in pricing on whatever recovery method is used, to not always view transportation, water transportation in the seaway system as a deficit item, because it is one of the principal ways we make money for our country from outside. We talk about being such a great trading nation and we are so proud of our balance of payments and so on, and yet we consistently, whether it is this government or the government that I was a part of . . . We look at that and say, there is a lot of money out there. We had better get some of it back. We may be killing the goose that lays the golden egg, to use that cliché.

• 1710

Mr. Reid: Would it simplify matters, Mr. Masters, if we allocated a certain amount of Coast Guard services by reason of usage, service and cost to the St. Lawrence Seaway? This should not be confused with the high Arctic and other Atlantic coast use or whatever. Perhaps we could come down to a fixed cost, as it were, of the operation of the St. Lawrence Seaway.

It is too easy to say that you relate the cost to benefits because, with respect to the St. Lawrence Seaway tolls, my community, like yours, opposed the raise and increase in tolls. They were naturally opposed. At the same time, it is difficult to calculate the benefits of the Coast Guard services. We all get the benefit of their services. So it is difficult to say when the user starts to pay.

I am suggesting to you that if we take the approach of sharing a greater cost in the operation of the St. Lawrence Seaway, should we not include some of the costs of the Coast Guard services in those costs?

Mayor Masters: That is a reasonable proposition.

[Translation]

M. Masters: Je reviendrai là-dessus dans un instant, monsieur Reid. Auparavant, je tiens à souligner, que quelle que soit la solution choisie, il faudrait que le système de transport soit considéré non seulement en fonction des coûts qu'il représente mais également des bénéfices. Vous savez, parfois nous ne recouvrons pas entièrement les coûts de ce que nous consacrons à nos autoroutes. Cependant, tout le monde les utilise, donc tout le monde paye un pourcentage. Pour ce qui est de savoir comment percevoir l'argent, le système de péage a donné d'assez bons résultats sauf qu'on s'est toujours demandé si l'on allait bloquer les tarifs de péage ou non. Je devrais sans doute être plus précis à cet égard, mais je le puis difficilement étant donné que je ne suis pas tellement au courant sur le plan technique. Je dirai cependant que nous sommes à la recherche d'une formule fondée sur des facteurs économiques pour que les gens sachent toujours quels seront les minimums et les maximums qu'ils peuvent s'attendre à payer, compte tenu de la conjoncture économique donnée. J'admets qu'il sera peut-être compliqué de traduire cela de façon concrète, mais je soumets cette idée à ceux qui sont plus en mesure que moi d'en tirer quelque chose.

Ce qui me paraît fondamental, c'est de mettre sur pied un système qui fixe les frais de façon cohérente, quelle que soit la méthode utilisée, et qu'on ne considère pas toujours le transport maritime par la voie du Saint-Laurent comme quelque chose de déficitaire, car il demeure l'un des principaux moyens dont dispose notre pays pour faire des bénéfices de l'extérieur. Nous parlons d'être une grande nation commerçante, nous sommes tellement fiers de notre balance de paiements; pourtant, tout gouvernement au pouvoir, qu'il s'agisse de ce gouvernement ou du gouvernement dont je faisais partie, veut retirer le plus possible du système. En agissant ainsi, il est fort possible que l'on tue la poule aux oeufs d'or.

M. Reid: Ne simplifierait-on pas les choses, Monsieur Masters, en réservant un certain montant des services de la Garde côtière à la voie maritime du St-Laurent en tenant compte de l'usage, des services et des coûts? Il faudrait que cela soit distinct du Haut Arctique et de la côte atlantique. Peut-être pourrait-on établir des frais fixes pour les opérations de la voie maritime du St-Laurent.

Il est trop facile de dire que l'on doit mettre en équation les coûts et les retombées, car, en ce qui concerne les péages sur la voie maritime, ma communauté comme la vôtre se sont opposées aux augmentations. C'est naturel. Cependant, il est difficile de calculer les avantages que représentent les services de la Garde côtière. Il est difficile aussi de dire à partir de quel moment l'utilisateur du service commence à payer pour celui-ci.

Par conséquent, si nous voulons assumer une plus grande part de l'exploitation de la voie maritime du St-Laurent, ne devrions-nous pas inclure une partie des frais que représentent les services de la Garde côtière?

M. Masters: C'est raisonnable.

[Texte]

Mr. Reid: You are a reasonable man. Now then, Mr. Masters...

The Chairman: This is your last question, Mr. Reid.

Mr. Reid: I suppose a large portion of the shipments from Thunder Bay are bulk services—grain, potash or whatever. There is probably an increasing amount of carrier services, goods and whatever. Have you concerned yourself with the size of the locks, the size of the cost-benefit of carriers and whether or not the locks are insufficient to carry the quantities of a cost-benefit service today?

Mayor Masters: Yes, that is... We are getting into another area...

Mr. Reid: I know.

Mayor Masters: But very definitely so. We know there is certainly a need for twinning of locks and certainly a need for the 1,000-foot carriers. There are proposals for that which we would applaud if they came to fruition.

You are alluding to something that I tried to mention briefly, that we should be looking at ways to not only recover some of the costs and so on but to enhance that system. One has only to look at—and I have no idea what the charges are or whatever—the Rhine River in Europe to see how the nations that share that particular river system have protected it. They have used it as a great means of commerce. They seem to have done a far better job than we have done, mainly because we are younger. Maybe now, however, as we mature, we should be looking at copying those things in other lands that would be good for Canada.

The Chairman: That is a good note to finish on. Thank you very much, Your Worship. We are delighted to have you back.

Our next witnesses, gentlemen, are from the National Farmers' Union. I am going to ask Mr. Easter, the national president, to identify his colleagues.

Mr. Angus: Mr. Chairman, before they start, may I mention a procedural thing?

The Chairman: Yes, briefly.

Mr. Angus: From discussions with the parliamentary assistant, I understand that the Minister will not be able to be with us the first week we are back but will be able to come before us on the second Tuesday after we are back, which is March 4.

I understand, from discussions with the clerk, that we have two or three groups that have requested to appear before us. Unfortunately, we have not been able to schedule them. I am wondering if it is possible for us to schedule a meeting for, say, Tuesday, February 25, in order to hear them.

• 1715

The Chairman: Mr. Angus, having sat in the Chair only for today, I am reluctant to rule on that. I would suggest that

[Traduction]

M. Reid: Vous êtes un homme raisonnable. Alors, Monsieur Masters...

Le président: C'est votre dernière question, Monsieur Reid.

M. Reid: Je suppose que, pour une grande part, les marchandises expédiées de Thunder Bay le sont en vrac, dans le cas du grain, de la potasse, etc. La capacité des services et des biens transportés augmente. Vous êtes-vous préoccupés de la taille des écluses, celles-ci sont-elles suffisantes à votre avis pour rendre le transport rentable?

M. Masters: En fait, nous arrivons ici à un autre domaine...

M. Reid: Oui.

M. Masters: Nous savons qu'il est certainement nécessaire de jumeler les écluses et aussi d'avoir des transporteurs de mille pieds. Nous applaudirions certainement toute proposition en ce sens qui pourrait aboutir.

Vous faites allusion à quelque chose que j'ai essayé de mentionner brièvement: nous devrions étudier la possibilité non seulement de recouvrer une certaine partie des frais, mais également de mettre en valeur le système. Il suffit de comparer notre situation avec celle du Rhin en Europe pour voir comment les pays qui partagent ce système fluvial l'ont protégé. Évidemment, je ne sais pas à quels frais. Le Rhin est utilisé comme une très grande voie commerciale. Il semble que les Européens s'en tirent beaucoup mieux que nous, sans doute parce que notre pays est plus jeune. Cependant, au fur et à mesure que nous acquérons de l'expérience, nous devrions aller prendre nos idées dans d'autres pays.

Le président: C'est une très bonne note pour terminer. Nous vous remercions, Monsieur le maire. Nous sommes très heureux de vous avoir ici à nouveau.

Les prochains témoins sont les représentants du Syndicat national des agriculteurs. Je vais demander à M. Easter, président national, de présenter ses collègues.

M. Angus: Monsieur le président, avant d'entendre les prochains témoins, pourrais-je poser une question de procédure?

Le président: Soyez bref.

M. Angus: À la suite de discussions avec l'adjoint parlementaire, je crois comprendre que le ministre ne pourra être ici au cours de la première semaine après les vacances parlementaires, mais qu'il pourra venir témoigner le deuxième mardi, soit le 4 mars.

À la suite de discussions avec le greffier, je crois comprendre que deux ou trois groupes ont demandé à comparaître. Malheureusement, nous n'avons pas eu la possibilité de prévoir le moment de leur comparution. Je me demande s'il serait possible de prévoir une réunion pour le mardi 25 février afin d'entendre ces témoins.

Le président: Monsieur Angus, je ne pourrai rendre de décision étant donné que je n'occupe le fauteuil de la présidence

[Text]

through the usual channels between now and then we make those arrangements, depending . . . as you know, today there were at least two who, after being asked to come, submitted written briefs. Perhaps we can check and see whether written briefs or personal representations might be made. As I said, through the usual channels of Mr. Nowlan, Mr. ForreSTALL, yourself, we might get together and see what can be put together.

Mr. Angus: The reason I raise it here today is that we break next week, and our regular chairman, Mr. Blackburn, will probably not be back in Ottawa until the Monday before; and I do not think at that point we can really do it. All I am pointing out is that we do have a week in our schedule that is now open when we originally thought we were going to clause-by-clause consideration, and it is not going to hurt us to hear from two or three more if they are able to come in. That is my point.

The Chairman: I will see that your point is conveyed to Mr. ForreSTALL and we will sit and discuss the matter and get back to you.

Now, Mr. Easter, would you identify your group.

Mr. Wayne Easter (President, National Farmers' Union): Thank you, Mr. Chairman. The National Farmers' Union operates out of Saskatoon, Saskatchewan, and I farm in Prince Edward Island. With me I have James Rodd, who is a potato producer from outside of Charlottetown, and J.P. Hendricken, who is a potato and hog and strawberry producer from Mount Stewart, Prince Edward Island.

Before beginning, Mr. Chairman, I will apologize for our brief's only being in one language. That is as a result of time. But we have given copies to the clerk, and I am sure translation will eventually occur.

We appreciate the opportunity to appear before the committee, and we will be specifically dealing with clause 4 of Bill C-75.

As primary producers of agricultural products, farmers contribute a significant amount to the positive side of Canada's annual balance of trade. Clause 4, which outlines a number of cost areas in navigational services, dredging, vessel traffic services, ice-breaking services, and escorting services, will potentially add costs to the transportation of grain, potatoes, and other agricultural products. Although these terms in the bill are unfamiliar to many average farm operators, we know that whenever it comes to transportation of agricultural products, the buck stops at the farm gate and the costs are passed back down to the producer.

The government also knows full well that farmers are in the midst of the most serious financial crisis to threaten their livelihood since the depth of the Great Depression 50 years ago. Nonetheless, farmers face in clause 4 of Bill C-75

[Translation]

que depuis aujourd'hui. Je propose que l'on prenne ces dispositions de la façon habituelle. Comme vous le savez, pour la séance d'aujourd'hui, il y a au moins deux témoins, qui, après qu'on leur ait demandé de venir témoigner, ont soumis des mémoires écrits. Nous pourrions voir peut-être s'il s'agit d'exposés écrits ou de comparutions. Comme je l'ai dit, nous pourrions procéder de la façon habituelle. M. Nowlan, M. ForreSTALL et vous même pourriez vous réunir afin de décider de la question.

M. Angus: Si je soulève cette question ici aujourd'hui, c'est que notre président habituel, M. Blackburn, ne reviendra peut-être pas à Ottawa avant le lundi précédant le mardi en question, puisque nous avons une semaine de vacances parlementaires. Je ne crois pas que nous puissions faire quoi que ce soit alors. Je vous signale simplement qu'il ne nous reste qu'une semaine dans notre calendrier et nous avions prévu de passer à l'étude article par article; cela ne serait pas un gros handicap d'entendre deux ou trois témoins de plus s'ils peuvent témoigner. C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Je vais transmettre votre argument M. ForreSTALL, après quoi je vous informerai.

Monsieur Easter, pourriez-vous identifier le groupe que vous représentez.

M. Wayne Easter (président, Syndicat national des agriculteurs): Merci monsieur le président. Notre syndicat a son siège social à Saskatoon en Saskatchewan. Je suis un agriculteur de l'Île du Prince Édouard. M'accompagnent aujourd'hui M. James Rodd, producteur de pommes de terre de la région de Charlottetown et M. J.P. Hendricken, producteur de pommes de terre, éleveur de porcs et cultivateur de fraises de Mount Stewart dans l'Île du Prince Édouard.

Avant de commencer, monsieur le président, j'aimerais nous excuser étant donné que notre mémoire est présenté seulement dans une seule langue. Cela est dû à un manque de temps. Nous avons donné des exemplaires de notre exposé au greffier, et je suis sûr que la traduction sera faite à un moment ou à un autre.

Nous apprécions la possibilité de comparaître devant le Comité aujourd'hui. Nous voulons parler précisément de l'article 4 du projet de loi.

En tant que producteur primaire de denrées agricoles, les agriculteurs contribuent de façon importante à la balance commerciale annuelle du Canada. L'article 4, qui prévoit l'imposition de certains droits pour des services comme l'aide à la navigation, le dragage, la circulation des navires, l'utilisation de brise-glaces et d'escortes, augmentera le coût de transport des grains, des pommes de terre et d'autres produits agricoles. Même si beaucoup d'exploitants agricoles moyens ne comprennent pas très bien ce que recherche le projet de loi, ils savent qu'en matière de transport des produits agricoles, les coûts finissent toujours par incomber aux producteurs.

Le gouvernement sait également très bien que les agriculteurs se trouvent à l'heure actuelle dans une situation de crise financière très sérieuse, suffisamment sérieuse pour menacer leur gagne-pain et ceci, pour la première fois depuis la grande

[Texte]

proposals for further indirect taxation of their income, which is already seriously battered by high production costs and other factors. In its preoccupation to trim the federal deficit, the government is in effect telling farmers through this bill that the national interest can best be served by still further increasing farm costs at a time when farmers are in very serious financial straits.

The St. Lawrence Seaway. Grain is the major product transported through the St. Lawrence Seaway, representing 45% of the volume of product moving through the seaway. Grain movement is down through the St. Lawrence Seaway, as you heard earlier today, on both grain moving into world trade markets and grain moving into the eastern Canadian feed market.

We mention on the bottom part of page 2 the fact about the \$30 million surplus of the St. Lawrence Seaway Authority that is being called in by the federal government, which will give them no surplus funds to operate with.

We mention as well that a number of situations have affected the seaway this last year in terms of moving volumes of product through the Seaway, and we have to recognize that fact.

• 1720

At the bottom of the page I think an important point is made. The Canadian Wheat Board has recently proposed in western Canada that larger volumes of prairie grain be marketed through the west coast ports of Vancouver and Prince Rupert, due in effect to a price advantage moving into those ports and a preference by some customers to deal through the ports of Vancouver and Prince Rupert. In essence, Vancouver and Prince Rupert can handle 15 million to 16 million metric tonnes, and I think it is felt that the remaining crop would go through the seaway and through Thunder Bay. But that is not necessarily going to happen.

Presently there is an excess capacity in the grain transportation system both in Canada and in the United States. It is known that the United States plans to attract new grain customers by reduction of its loan rates on grain to farmers by 30%. United States rail rates have been declining while Canadian rates have been rising. It appears to be inappropriate timing for the implementation of additional cost recovery programs on the seaway when demand for its use is declining.

A question was raised to one of the previous speakers—to Mr. Fish, I believe—and we have information that was given in Winnipeg the other day at a meeting on the seaway that the Mississippi waterway system is highly subsidized and their cost recovery is estimated at 20% of the actual costs of that system. The United States section of the seaway, while having 50% of the advantage, is burdened by only 20% of the cost, and it is currently considering ways to increase the use of the waterway by offering a rebate of tolls to its customers.

[Traduction]

dépression d'il y a 50 ans. L'article 4 du Bill C-75 prévoit une nouvelle taxe indirecte du revenu des agriculteurs, qui est déjà très sévèrement menacé par les coûts élevés de production ainsi que par d'autres facteurs. Afin de diminuer le déficit fédéral, le gouvernement dit effectivement aux agriculteurs par le biais de ce projet de loi que l'intérêt national peut être mieux servi par une autre augmentation des frais agricoles au moment où les fermiers se trouvent dans une très mauvaise passe financière.

Quant à la voie maritime du St-Laurent, le grain est le produit le plus important qui transite dans ses eaux, représentant en effet 45 p. 100 du volume du transport. Or, le mouvement de ce grain dans la voie maritime du St-Laurent a diminué, comme vous l'avez entendu dire précédemment aujourd'hui, qu'il s'agisse de grain à destination des marchés mondiaux ou de grain destiné à nourrir le bétail dans l'est du Canada.

Au bas de la page 2, nous mentionnons que le surplus de 30\$ millions de l'administration de la voie maritime du St-Laurent va être récupéré par le gouvernement fédéral, ce qui ne laissera aucune marge de manœuvre à cette administration.

Nous mentionnons également que différents facteurs sont intervenus au cours de la dernière année, qui ont influé sur le transport des produits par la voie maritime. Nous devons reconnaître ce fait.

Je crois que ce qui est dit au bas de la page 1 est important. La commission canadienne du blé vient de proposer dans l'Ouest canadien que de plus grandes quantités de céréales des prairies transitent par les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte ouest pour des raisons d'économie et parce que certains clients préfèrent traiter avec ces ports. Il serait proposé que de 15 à 16 millions de tonnes métriques transitent par Vancouver et Prince Rupert, sauf erreur, et que le reste transite par la voie maritime et Thunder Bay. Ce n'est pas forcément ce qui arrivera.

À l'heure actuelle, tant au Canada qu'aux États-Unis le système de transport des céréales ne fonctionne pas à pleine capacité. Il est notoire que les États-Unis ont l'intention d'attirer de nouveaux clients en réduisant de 30 p. 100 leur taux de prêts aux céréaliculteurs. Les tarifs ferroviaires américains ont diminué pendant que les tarifs canadiens augmentaient. Imposer des frais de recouvrement supplémentaire à la voie maritime alors qu'il y a un déclin de la demande ne semble pas opportun.

Une question a été posée à un des témoins précédents—à M. Fish, je crois—et les participants d'une réunion tenue l'autre jour à Winnipeg sur la voie maritime ont été informés que le réseau de voies navigables du Mississippi était fortement subventionné et que les frais réels de ce réseau n'étaient couverts qu'à 20 p. 100. La portion américaine de la voie maritime, bien que tirant 50 p. 100 des avantages n'assume que 20 p. 100 des frais, et elle envisage actuellement d'accroître l'utilisation de sa voie navigable en offrant à ses clients un rabais sur les péages.

[Text]

This is in sharp contrast to proposals that would be authorized under clause 4. The government has suggested a 15% increase in tolls on the Welland Canal. It is further proposing 15% cost recovery of Coast Guard services, or approximately \$123 million of its annual \$824 million cost.

Subclause 4.(2) further specifies that charges might be imposed on any ship or vessel although those services may not have been provided to that vessel.

Other factors that are no doubt affecting the seaway are the rates of pilots increasing, and you should know that a solid train alternative is being discussed to move grain into St. Lawrence position bypassing Thunder Bay and the seaway, which would also have a major impact and decline the use of the seaway.

On page 5, second paragraph, proposals outlined in clause 4 of Bill C-75 are running directly opposite to the indicated trend in transportation costs for users in other areas. This clause should be removed entirely from Bill C-75. We regard the St. Lawrence Seaway as a national asset that should be maintained in the national interest. It does not make good economic sense to raise rates in the face of declining demand.

In addition, we believe a complete review of the seaway's mandate, including an examination of its future role as a vital transportation system serving the national interests, should be undertaken.

On farmers' ability to pay, you heard this morning from a potato organization in Prince Edward Island, and they outlined some of the costs of ice-breaking services so I will not elaborate on that any further, other than to say that Prince Edward Island potato producers are absolutely dependent upon ship movement of their product off the island, and at no time more than during the winter months. Transportation constitutes a major cost item in moving potatoes to market on the mainland, and farmers simply cannot afford to absorb these types of additional indirect taxation.

We outline, on the latter part of page 6, the declining returns to grain producers and the impact that is going to have on the national income as well.

In closing, the combination of these several circumstances prompts us again to restate our belief that cost recovery proposals as are generally included under the provisions of clause 4 are ill-timed and unjustified. Based on the criterion of the ability of farmers to pay, it is once again our recommendation that clause 4 be removed from the proposed amendments to the Canada Shipping Act.

• 1725

In conclusion, the government needs to look well beyond its narrow concern in trimming the federal deficit by whatever

[Translation]

Le contraste avec ce qui est proposé à l'article 4 est frappant. Le gouvernement propose une augmentation de 15 p. 100 des péages sur le canal Welland. Il propose de plus un recouvrement de 15 p. 100 des frais des services de la garde côtière, soit environ un recouvrement de 123\$ millions des 824\$ millions que coûtent annuellement ces services.

Le paragraphe 2 de l'article 4 stipule en plus que ces droits peuvent étre imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment, que la garde côtière ait fourni ou non ces services.

D'autres facteurs qui sans aucun doute affectent la voie maritime sont les honoraires croissants des pilotes, et vous devriez savoir qu'il est fortement question de charger les céréales dans le St-Laurent au-delà de Thunder Bay et de la voie maritime, ce qui précipiterait également le déclin d'utilisation de la voie maritime.

A la page 5, au deuxième paragraphe, nous disons que les propositions figurant à l'article 4 du projet de loi C-75 vont totalement à l'opposé des nouvelles tendances en matière de frais de transports pour les usagers des autres secteurs. Cet article devrait étre entièrement supprimé du projet de loi C-75. Nous considérons la voie maritime du St-Laurent comme un atout national qui devrait étre préservé dans l'intérêt national. Il est économiquement absurde d'augmenter les tarifs, alors qu'il y a déclin de la demande.

De plus, nous croyons qu'une révision complète du mandat de la voie maritime, y compris un examen de son rôle futur en tant que système de transport vital servant les intérêts nationaux devrait étre entreprise.

Pour ce qui est des possibilités financières des agriculteurs, vous avez entendu ce matin les représentants d'un organisme de producteurs de pommes de terre de l'île du Prince Édouard, et il vous ont indiqué ce que certains des services de brise-glace leur coûtait, et je m'abstiendrai de tout commentaire supplémentaire si ce n'est pour dire que les producteurs de pommes de terre de l'île du Prince Édouard dépendent de manière absolue du transport de leurs produits par voie maritime, et cette dépendance est encore plus réelle pendant les mois d'hiver. Le transport est un des principaux coûts de l'expédition de ces pommes de terre vers les marchés du continent, et les agriculteurs sont simplement dans l'incapacité d'absorber ces genres de taxation indirecte supplémentaire.

Dans la dernière partie de la page 6, nous évoquons la diminution des gains des producteurs de céréales et son incidence conséquente sur le revenu national.

Pour conclure, la combinaison de ces diverses circonstances nous incite à réitérer notre conviction que ces propositions de recouvrement des frais inclus de manière générale dans les dispositions de l'article 4 sont inopportunes et injustifiées. Sur la base des critères financiers des agriculteurs, nous recommandons encore une fois que l'article 4 soit supprimé des propositions de modification à la loi sur la marine marchande du Canada.

En conclusion, le gouvernement ne doit pas se laisser aveugler par son obsession de réduction du déficit fédéral par

[Texte]

means may come to its attention and consider the broader implications of its actions. Deregulation of freight rates has been widely promoted by this government as the panacea for the promotion of competition and efficiency in the transportation industry.

The proposals outlined in clause 4 fly in the face of this philosophical approach. The implementation of clause 4 would serve only to further impair the future ability of the seaway to operate as a viable shipping route for bulk commodities, and it would also have disastrous implications on the net incomes of many producers in this country. The course of action this committee must take on the issue is self-evident, we believe, and clause 4 should be stricken from the bill.

The Chairman: Thank you very much for paraphrasing the longer report, Mr. Easter. We appreciate the accommodation at this time of the day.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Easter and gentlemen, thank you for appearing before us and for providing a very detailed brief, which I think will help us considerably.

I want to focus initially on the impact of any user charges on the producers. If there were an additional charge of \$1 a tonne to move grain through the seaway, what does that mean to the take-home pay of the producer?

Mr. Easter: If there is any additional charge moving through the seaway, what that really means, netted back to the producer, is that much decline in terms of the price he receives for his commodity in terms of grain. In terms of potatoes and other products, the same thing would likely apply, but not as easily as it does with grain.

Mr. Angus: In terms of take-home pay, what does an average producer in western Canada actually get in terms of take-home pay? I am looking at trying to relate to the magnitude of \$1 a tonne.

Mr. Easter: Right now, I think it is clear that the western producers as well as producers in the potato industry in eastern Canada are in very serious financial trouble, and net income to a good many producers at the moment is non-existent because of a number of factors: increasing costs, high interest rates and, in essence, lower amounts of product moving into world markets. In the potato industry specifically, producers now are receiving less than 1.5¢ a pound for potatoes that cost them 6¢ to grow, so you can see that there is really no income there.

Mr. Angus: So any charge we impose would just make it worse.

Mr. Easter: That is right.

Mr. Angus: Is it fair to say that additional Coast Guard fees, regardless of what percentage they are applied at, may push some producers over the edge?

[Traduction]

tous les moyens et tenir compte des conséquences de ses actes. Ce gouvernement ne cesse de présenter la déréglementation des tarifs de fret comme la panacée favorisant la concurrence et l'efficacité dans l'industrie des transports.

Les dispositions de l'article 4 prennent le contre-pied exact de cette philosophie. L'application de l'article 4 ne ferait qu'entraver encore plus la mission de la voie maritime, qui est d'offrir un moyen de transport viable pour les marchandises en vrac, et elle aurait également des répercussions désastreuses sur les revenus nets de nombre de producteurs de ce pays. La ligne de conduite à suivre par le Comité ne fait aucun doute, l'article 4 doit être supprimé du projet de loi.

Le président: Je vous remercie infiniment d'avoir paraphrasé ce long document, monsieur Easter. Nous vous en remercions, étant donné l'heure.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Easter, messieurs, merci d'être venus et de nous avoir communiqué ce mémoire très détaillé, qui, à mon avis, nous sera d'une aide considérable.

J'aimerais tout d'abord parler de l'impact de ces frais imposés aux utilisateurs sur les producteurs. Si un droit supplémentaire de un dollar par tonne pour transporter les céréales sur la voie maritime était imposé, quel en serait l'impact sur le revenu du producteur?

M. Easter: Tout coût de transport supplémentaire sur la voie maritime signifie pour le céréaliculteur une réduction du prix qu'il obtient de ses produits. Je suppose qu'il en irait de même pour les pommes de terre et les autres produits, mais ce n'est peut-être pas aussi évident que pour les céréales.

M. Angus: Que gagne actuellement le producteur moyen de l'Ouest canadien? J'essaie de me faire une idée de ce que représente un dollar de plus par tonne.

M. Easter: Il est clair qu'à l'heure actuelle les producteurs de l'Ouest tout comme les producteurs de pommes de terre de l'Est connaissent de très graves difficultés financières et que pour beaucoup les revenus sont inexistantes pour un certain nombre de raisons: augmentation des prix de revient, augmentation des taux d'intérêt et réduction de la demande sur les marchés mondiaux. Dans le secteur de la pomme de terre, en particulier, les producteurs touchent actuellement moins de un cent et demi pour une livre de pommes de terre, dont la production leur revient à six cents, il n'est donc pas difficile de voir qu'ils ne gagnent rien.

M. Angus: Donc tout coût supplémentaire ne ferait qu'empirer la situation.

M. Easter: Exactement.

M. Angus: Peut-on dire que toutes redevances supplémentaires perçues par la garde côtière, quel que soit le pourcentage de cette redevance, signifiera la faillite pour certains producteurs?

[Text]

Mr. Easter: There is no question an additional charge in any way placed on transportation at this time will in fact mean disaster to more producers. It will mean producers' going broke.

Mr. Angus: We have heard during our discussions about this bill that the Minister would be given the power under clause 4 to set whatever level he wants. Any Minister would have. The Minister has stated that he is not going to go above 15%. Now, that is fine. What happens if we change Ministers? Is that valid? What experience has NFU had with the whole question of cost recovery in the past, especially the open-ended kind that clause 4 seems to suggest?

Mr. Easter: In the agricultural industry, we have had considerable experience with cost recovery. As you know, cost recovery was entered into Mr. Wilson's financial statement for inspection fees a year ago November. Since that time, we have had proposals to increase inspection fees again this year. So the original intent is not necessarily the long-term intent, especially when you get changing Ministers and changing governments. You get a government that may be concerned. You may have another bank go broke and the government needs money to bail out the depositors.

So there is an option there in which the government, by a form of indirect taxation through cost recovery, can increase the amount by Order in Council over and above what may be outlined in this bill.

• 1730

As the Mayor of Thunder Bay said, I think that is pretty dangerous territory, and it creates a lot of doubt in a shipper's mind about using the system.

The Chairman: I have to tell you, Mr. Easter, that if we do not have many members asking you questions this afternoon, it is not because they are not interested, but you do know we had others from Prince Edward Island here this morning and we have had a full day of people talking about clause 4. So there have been many, many questions.

Mr. Nowlan: Mr. Easter, your brief is pretty clear and cogent. You do not—and it is quite proper—mince any words, so really there are not many reasons to ask questions to clarify any ambiguity in your point. Your point is to eliminate clause 4. I must say you are a little more definite . . . and some other witnesses, actually the potato growers' board from P.E.I. this morning, were pretty definite too that they wanted clause 4 removed. Other witnesses have come before us and said, well, if it is going to be inevitable, relax and enjoy it, but try to do it in more pleasant circumstances, and hopefully with consultation. They have said there is going to be a clause 4. Obviously the Minister and the government are committed to a clause 4. There is going to be consultation afterward.

[Translation]

M. Easter: Il est indubitable que tout frais supplémentaire de transport à l'heure actuelle ne pourra qu'accroître le nombre de producteurs sinistrés. Ce sera la faillite.

M. Angus: Nous avons entendu dire au cours de nos discussions sur ce projet de loi que l'article 4 conférerait au ministre le pouvoir de fixer ce taux de redevance à volonté. Tous les ministres auront ce pouvoir. Le ministre actuel a dit qu'il ne dépasserait pas 15 p. 100. D'accord. Que se passera-t-il si nous changeons de ministre? Ce pouvoir sera toujours valide? Quel a été jusqu'à présent l'expérience de votre organisation en matière de recouvrement des frais surtout lorsqu'il s'agit de dispositions discrétionnaires, comme semble le suggérer l'article 4?

M. Easter: Dans l'industrie agricole, nous avons une longue expérience de la question des recouvrements de frais. Comme vous le savez, dans sa déclaration financière il y a un an en novembre, M. Wilson a instauré le recouvrement des frais pour les inspections. Depuis lors, des propositions d'augmentation de ces frais d'inspection ont été faites cette année. L'intention originale n'est donc pas nécessairement l'intention à long terme surtout lorsqu'il y a changement de ministre et changement de gouvernement. Certains gouvernements peuvent être plus compatissants que d'autres. Il peut arriver que notre banque fasse faillite et que le gouvernement ait besoin d'argent pour compenser les déposants.

En l'occurrence, le gouvernement a l'option, sous forme de taxation indirecte par le biais de recouvrement des frais de porter ce montant par décret en conseil à un niveau supérieur à celui indiqué dans le projet de loi.

Comme l'a dit le maire de Thunder Bay, c'est un terrain très dangereux, et les expéditeurs y réfléchiront deux fois avant d'utiliser ce réseau.

Le président: Je dois vous dire, monsieur Easter, que si nous n'avons pas beaucoup de députés pour vous poser des questions cet après-midi, ce n'est pas par manque d'intérêt, mais vous savez que nous avons entendu d'autres représentants de l'Île du Prince Édouard ce matin et que nous avons passé toute la journée à écouter des gens nous parler de l'article 4. De très nombreuses questions ont déjà été posées.

M. Nowlan: Monsieur Easter, votre mémoire est très clair et direct. À juste titre, vous ne mâchez pas vos mots, et il n'y a donc pas vraiment beaucoup de raisons de vous poser des questions pour clarifier certaines ambiguïtés. Vous réclamez l'élimination de l'article 4. Je dois dire que vous êtes un peu plus catégorique . . . et certains autres témoins, ceux de la Commission des producteurs de pommes de terre de l'Île du Prince Édouard, ce matin, pour ne nommer personne, ont été également très catégoriques réclamant eux aussi l'élimination de l'article 4. D'autres témoins nous ont dit que si c'était inévitable, tant pis, mais au moins qu'il fallait essayer de rendre la chose moins désagréable en procédant à des consultations. Ils ont reconnu l'inévitabilité d'un article 4. Il est évident que le ministre et le gouvernement veulent l'article 4. Il y aura consultation a posteriori.

[Texte]

I understand Mr. Angus's questions and your concerns. A Minister can say nothing more up to 15% of recovery, and if that is not written in legislation... As a lawyer who used to draft legislation and certainly practised in courts before the law with legislation... frankly, a ministerial statement, no matter how nice, is not worth the paper it is written on. So I understand your concerns. But coming back to what Mr. Angus touched on, with your previous experience with cost recovery on inspection services in the agricultural field... I will be interested in your answer, but you should never ask a question unless you know the answer. That is another thing in law that you are not supposed to do.

But the thing was floated. Mr. Wilson made it in the budget. There were certain presentations the Minister of Agriculture tried to implement; and then he did negotiate with agriculture. There were quite a few changes from the initial plan to what finally was implemented, in a general way. It may not have made everyone happy, but there certainly was a lot of input from the agricultural community in those recovery fees. Would you not agree with that?

Mr. Easter: What clearly happened with cost recovery a year ago was a number of farm organizations in involving themselves in negotiation with the government in those consultations clearly sold out. They got themselves into a bargaining game of whether the cost-recovery fee would be up here or whether it would be here; when in fact what they should have been bargaining for was whether there would be cost-recovery fees at any level or none at all. Those organizations are finding themselves under pressure from the producers they were supposed to represent in terms of agreeing to any level of cost-recovery fees.

Keep in mind that on the potato inspection fee the Prince Edward Island government said they would fight that fee with the use of their legislature. But what in essence happened was one organization came to Ottawa and got into consultations, and eventually producers got sold down the river.

No, there is no satisfaction at all with the cost-recovery fees we now have in place in the agricultural sector.

Mr. Nowlan: No, I am not saying you like them. I am just saying there was input from the agricultural community, and there were changes from the initial proposals.

Mr. Easter: There is no question there was input from the agricultural community. But let me spell out—and you mentioned it—that the government seems to be committed to clause 4 of this bill. That should not be what the government is looking at. What are the people of Canada committed to in clause 4 of this bill?

I have been watching these hearings, and the people of Canada are saying to the government, we oppose clause 4. We as an organization do not believe in the "but if" circumstances. We are saying, Government, Mr. Mazankowski, listen to us on

[Traduction]

Je comprends les questions de M. Angus et vos inquiétudes. Un ministre peut dire que cela ne dépassera pas 15 p. 100 mais si ce n'est pas écrit dans la loi... Ayant moi-même participé à la rédaction de lois et combattu en tant qu'avocat certaines lois devant les tribunaux... franchement, une déclaration ministérielle, aussi jolie soit-elle, ne vaut pas le papier sur lequel elle est écrite. Je comprends donc vos inquiétudes. Mais revenons à la question de M. Angus concernant votre expérience passée de recouvrement de frais des services d'inspection dans le domaine agricole... Votre réponse m'intéresse, mais on ne devrait jamais poser une question à moins de savoir la réponse. C'est un autre principe que nous apprend la pratique du droit.

La décision a été prise. M. Wilson l'a incluse dans son budget. Le ministre de l'agriculture a essayé de faire valoir certains arguments, puis il a négocié avec les représentants de l'agriculture. D'une manière générale, un certain nombre de changements ont été apportés au plan initial. Tout le monde n'en a peut-être pas été heureux, mais le monde agricole a été longuement consulté au sujet de ces frais. Vous êtes d'accord?

M. Easter: Ce qui s'est réellement passé il y a un an, c'est qu'un certain nombre d'organismes agricoles en participant à ces négociations consultatives avec le gouvernement se sont fait avoir. Ils se sont laissés prendre à un jeu de marchandage sur le niveau éventuel de ces redevances de recouvrement de frais, alors qu'en fait ils auraient dû débattre de l'opportunité ou de l'inopportunité de telles redevances. Ces organismes se voient reprocher par les producteurs qu'ils étaient censés représenter d'avoir accepté le principe même de la redevance de recouvrement de frais.

N'oubliez pas que le gouvernement de l'Île du Prince Édouard a dit qu'il combattait cette redevance de l'inspection des pommes de terre dans sa propre assemblée. Ce qui a fini par arriver, c'est qu'un organisme s'est rendu à Ottawa, a participé aux consultations, et il a fini par oublier les producteurs qu'il représentait.

Non, nous sommes totalement mécontents des redevances de recouvrement de frais qui sont actuellement en vigueur dans le domaine agricole.

M. Nowlan: Non, je ne dis pas que vous les aimez. Je dis simplement que le monde agricole a été consulté et que des changements ont été apportés aux propositions initiales.

M. Easter: Il est incontestable que le monde agricole a été consulté. Cependant, permettez-moi de vous dire—comme vous l'avez dit vous-mêmes—que le gouvernement semble résolu en ce qui concerne l'article 4 de ce projet de loi. Ce n'est pas ainsi que les choses devraient se passer. Il faudrait se demander ce que la population canadienne pense de l'article 4 de ce projet de loi?

J'ai suivi ces audiences; la population dit au gouvernement: Nous nous opposons à l'article 4. En tant qu'organisation nous ne croyons pas à ces «oui, mais». Nous disons: messieurs du gouvernement, monsieur Mazankowski, écoutez-nous pour une

[Text]

this one; delete it. There are other ways of coming up with costs or tolls or whatever.

One of the things I heard and I want to make note of is that one of the concerns for the government seems to be that with oil moving out of the Beaufort and the ice-breaking that may occur there, the government wants to look at cost recovery. If that is a concern, then the government can deal with that problem of ice-breaking for the industry in another way, by placing a fee or a tax on the oil industry for movement of product out of the Beaufort Sea. There are other ways of coming at cost recovery than a broad-ranging bill like the Canada Shipping Act. This is clearly too dangerous.

• 1735

Mr. Nowlan: Your position is very clear, so I am not going to ask you any more questions.

Mr. J.P. Hendricksen (Member, National Farmers' Union): Mr. Chairman, I would just like to make one comment with regard to that bill. If that bill were enforced today, as a primary potato producer—what I break in services costs in P.E.I.—my net return per 100-pound bags of potatoes would be absolutely nil. My net return on 100 pounds of potatoes today is 75¢, and that is basically what it costs per hundred-weight to hire an ice-breaker to come in and move a boat out of Summerside or out of Charlottetown, P.E.I. So if that were in service today my net return would be absolutely nil.

Mr. Nowlan: I am glad you pointed that out, but this morning—you were not here this morning, I do not think, when the potato board was here.

Mr. Hendricksen: No.

Mr. Nowlan: They gave an excellent brief. It was very graphic and they actually threw out some other figures... Members know how horrified I was at the 10¢ a bag charge for just using the sheds on the pier. In 10 days it becomes quite a feature. I am glad you are here. You are very definite in your views—you usually are. The Minister is listening to these hearings and there will be consultations. It may not make everyone happy, but hopefully some of these rough edges can be smoothed out.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan.

Thank you, gentlemen. As I said, the lack of questions does not indicate a lack of interest. Rather, there have been a number of other questions of a similar nature today.

Gentlemen, the committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

fois: supprimez cet article. Il y a d'autres solutions pour ces frais, ces péages, que sais-je.

Une des choses que j'ai entendues et que je tiens à noter est, semble-t-il, que si nous voulons le pétrole de la mer de Beaufort, il est possible que des services de brise-glace soient nécessaires, et le gouvernement insiste sur un recouvrement des frais. Si c'est exact, le gouvernement peut régler ce problème de brise-glace pour l'industrie d'une autre manière en imposant une redevance ou une taxe à l'industrie pétrolière pour le transport des ressources de la mer de Beaufort. Il y a d'autres moyens d'imposer ce recouvrement de frais qu'un projet de loi de portée aussi considérable que la Loi sur la marine marchande du Canada. Il est clair que c'est trop dangereux.

M. Nowlan: Votre position est très claire, il est inutile que je vous pose d'autres questions.

M. J.P. Hendricksen (membre, National Farmers' Union): Monsieur le président, j'aimerais simplement faire un commentaire au sujet de ce projet de loi. Si ce projet de loi était promulgué aujourd'hui, ma production principale étant la pomme de terre—compte tenu du coût des services à l'Île-du-Prince-Édouard—mon gain net par sac de 100 livres de pommes de terre serait absolument nul. Aujourd'hui 100 livres de pommes de terre me rapportent 75c. et 75c. pour 100 livres, c'est ce que coûte les services d'un brise-glace pour ouvrir un chenal à un bateau partant de Summerside ou de Charlottetown, ou y arrivant. Si cette redevance était appliquée aujourd'hui, je ne gagnerais absolument rien.

M. Nowlan: Je suis content que vous l'ayez signalé, mais ce matin—vous n'étiez pas présent ce matin, je ne pense pas, lorsque les représentants de l'Office des pommes de terre ont témoigné.

M. Hendricksen: Non.

M. Nowlan: Leur mémoire était excellent. C'était un mémoire plein de graphiques, et ils nous ont presque assommés avec certains autres chiffres... Les députés savent combien j'ai été horrifié d'entendre citer cette redevance de 10c. par sac pour la simple utilisation des abris sur les quais. Au bout de 10 jours, cela finit par chiffrer. Je suis heureux que vous soyez ici. Vos vues sont très catégoriques—généralement elles le sont. Le ministre écoute ces audiences et il y aura des consultations. Tout le monde ne sera peut-être pas heureux, mais il est à espérer que certains angles pourront être arrondis.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nowlan.

Merci, messieurs. Comme je vous l'ai déjà dit, le manque de questions n'indique pas un manque d'intérêt. Simplement, un grand nombre de questions analogues ont déjà été posées aujourd'hui.

Messieurs, la séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Morning Sitting:

From the Office of the Maritime Pollution Claims Fund:

L.C. Audette, Administrator;
James H. Smellie, Legal Counsel.

From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:

Gerry Fougere, Transportation Director;
Barrie Willis, Member, Potatoes Canada.

Afternoon Sitting:

From the Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan:

James Fish, Executive Director.

From the St. Lawrence River Economic Development Group:

Jacques Auger, President.

From the Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario:

Jack Master, Mayor.

From the National Farmers' Union:

Wayne Easter, National President;
J.P. Hendricken, P.E.I. potato and hog producer;

James Rodd, potato producer.

Séance de l'avant-midi:

Du bureau de la Maritime Pollution Claims Fund:

L.C. Audette, administrateur;
James H. Smellie, avocat-conseil.

Du Prince Edward Island Potato Marketing Board:

Gerry Fougere, directeur des transports;
Barrie Willis, membre, *Potatoes Canada*.

Séance de l'après-midi:

De la Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan:

James Fish, directeur exécutif.

De la Société de développement économique du Saint-Laurent:

Jacques Auger, président.

De la Corporation de la Ville de Thunder Bay (Ontario):

Jack Masters, maire.

Du Syndicat national des cultivateurs:

Wayne Easter, président national;
J.P. Hendricken, producteur de pomme de terre et éleveur
de porc de l'I.-P.-É.;

James Rodd, producteur de pomme de terre.

7 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, March 4, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 4 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Terry Clifford
Vincent Dantzer
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Morrissey Johnson

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Price
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Tuesday, March 4, 1986:

Jack Ellis replaced Fernand Jourdenais.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mardi 4 mars 1986:

Jack Ellis remplace Fernand Jourdenais.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 4, 1986

(11)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:55 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestand, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid and Fernand Robichaud.

Appearing: Mike Forrestand, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; A. Popp, General Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

Ross Belsher moved,—

That, at the discretion of the Chairman, reasonable travelling and living expenses be reimbursed to witnesses invited to appear before the Committee and that for such payment of expenses, a limit of three (3) representatives per organization be established.

The question being put on the motion, it was agreed to.

With unanimous consent, Mike Forrestand moved,—

That the French version of Bill C-75 be deleted and the following substituted therefor:

1. (1) Les définitions de «aéroglossier» et «cargaison de grains», à l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, sont abrogées.

(2) Les définitions de «bâtiment de pêche» ou «bateau de pêche», «Convention de sécurité», «équipements», «grains», «machines», «navire», «navire étranger», «pays auquel s'applique la Convention de sécurité», «propriétaire», «règlements sur le jaugeage», «règlements sur les abordages» et «règlements sur les lignes de charge», à l'article 2 de la même loi, sont abrogées et remplacées, suivant l'ordre alphabétique, par ce qui suit :

«bâtiment de pêche» ou «bateau de pêche» s'entend, sauf à l'article 785, d'un navire servant à la capture du poisson, des

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 MARS 1986

(11)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, ce jour à 9 h 55, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestand, Morrissey Johnson, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud.

Comparait: Mike Forrestand, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: G.R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne; A. Popp, avocat général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Ross Belsher propose,—

Que, à la discrétion du président, les témoins invités à comparaître devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables et ce, jusqu'à concurrence de trois (3) délégués par organisme.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Par consentement unanime, Mike Forrestand propose,—

Que la version française du projet de loi C-75 soit retranchée et que l'on y substitue ce qui suit:

baleines, des phoques, des morses ou d'autres richesses vivantes de la mer et qui ne transporte ni passagers ni cargaison;

«Convention de sécurité» signifie la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1^{er} novembre 1974, le protocole de 1978 qui s'y rattache, signé à Londres le 17 février 1978, ainsi que, indépendamment du moment où elles sont apportées, les modifications à l'annexe de cette convention, sauf celles qui concernent le chapitre I de cette annexe;

«équipement» comprend les embarcations de sauvetage, l'équipement de sauvetage, les dispositifs de protection contre l'incendie, de détection et d'extinction d'incendie, les plans concernant la lutte contre l'incendie, les appareils lance-amarre, les ancres, les chaînes, les échelles de pilote, les moyens d'effectuer des signaux sonores et des signaux de détresse, les compas, les feux, les signaux, les appareils de navigation et tous les autres dispositifs ou l'équipement destinés ou nécessaires à la sécurité d'un navire ou à la protection des passagers et de l'équipage, mais ne comprend pas l'équipement de radiocommunication autre que l'équipement de radiocommunication pour les embarcations et radeaux de sauvetage;

«grain» comprend le blé, le maïs, l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines à l'état naturel ou après traitement lorsque leur comportement demeure alors semblable à celui du grain naturel;

«machines» comprend les systèmes de propulsion, les appareils à gouverner, les conteneurs sous pression et leur appareillage, les systèmes de pompage, l'appareillage électrique, les guindeaux, de même que tous les appareils semblables qui sont nécessaires ou qui affectent la sécurité ou l'exploitation d'un navire, ou encore la sécurité du personnel embarqué;

«navire» comprend, sauf aux parties II, XX et XXI :

- a) les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des avirons,
- b) pour l'application de la partie I et des articles 647 à 652, les chalands ou allèges de toutes sortes et les bâtiments semblables employés à la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion;

«navire étranger» signifie :

- a) navire autre qu'un navire britannique, sauf aux alinéas 735(1)c) et d),
- b) aux alinéas 735(1)c) et d), navire autre qu'un navire canadien;

«pays auquel s'applique la Convention de sécurité» signifie un pays dont il a été déclaré qu'en application de l'article 380, son gouvernement a ratifié la Convention de sécurité ou y a accédé et ne l'a pas dénoncée.

«propriétaire» sauf aux parties XX et XXI,

a) signifie :

- (i) relativement aux navires non immatriculés, le propriétaire réel, et relativement aux navires immatriculés, le propriétaire enregistré seulement,
- (ii) relativement à des marchandises, toute personne qui pour lors a droit, à titre de propriétaire ou d'agent du propriétaire, à la possession des marchandises, sous réserve d'un droit de rétention le cas échéant, et

b) comprend, aux fins de la partie XIV, le locataire ou l'affrèteur responsable de la navigation de tout bâtiment, et comprend, pour l'application de l'article 75, le véritable propriétaire;

«règlements sur le jaugeage» signifie les règlements pris en vertu de l'article 94;

«règlements sur les abordages» signifie les règlements pris en vertu de l'article 635.11;

«règlements sur les lignes de charge» signifie les règlements pris en vertu de l'alinéa 436(2)a);»

(3) L'article 2 de la même loi est modifié, par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

«engin à portance dynamique» désigne un engin qui possède l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes :

- a) la masse, ou une partie importante de cette masse, se trouve neutralisée dans un mode d'exploitation par des forces autres qu'hydrostatiques,
- b) l'engin est en mesure de fonctionner à une vitesse telle que le rapport $\frac{v}{\sqrt{gL}}$ soit égal ou supérieur à 0,9, «v» étant la vitesse maximale, «L» étant la longueur de la flottaison et «g», l'accélération due à la pesanteur, toutes ces données étant exprimées dans des unités compatibles;»

2. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 2, de ce qui suit :

«2.1 Sauf disposition contraire de la présente loi, les règlements pris en vertu de celle-ci peuvent incorporer par renvoi les normes ou les spécifications d'un gouvernement, d'une personne ou d'un organisme, soit dans leur état à une date déterminée, soit compte tenu des modifications dont elles peuvent faire l'objet.»

3. L'article 3 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«3. Sauf dans la mesure où le prévoient les articles 705 à 705.4, la présente loi ne s'applique pas aux engins à portance dynamique.»

4. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 3, de ce qui suit :

«3.1 (1) Afin de couvrir les frais des services de navigation fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces services, notamment en matière d'aides à la navigation, de dragage, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'escortes de navires ou de bâtiments.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement un service de navigation à ce navire ou bâtiment.

(3) Dans le cas où un droit imposé en vertu du présent article n'est pas payé conformément aux règlements pris en vertu du paragraphe (1), un intérêt peut, au taux que fixe le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances, être exigé sur les montants dont le paiement demeure en souffrance.

(4) Le Ministre peut conclure un accord avec le gouvernement d'une province ou avec un de ses organismes portant sur la perception des droits, y compris les intérêts y afférents, qui sont payables en vertu du présent article.

(5) Ces droits et intérêts constituent une dette envers Sa Majesté et peuvent être réclamés à ce titre devant tout tribunal compétent.

(6) Les dispositions suivantes de la *Loi sur les ports et installations de ports publics* s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, relativement aux droits et intérêts y afférents imposés par le présent article : les articles 9 à 11, 11.2 à 11.4, sauf l'alinéa 11.3b), et les articles 12 et 12.1. Toutefois, l'alinéa 12a) s'applique comme s'il se lisait de la façon suivante : «a) après que les droits dus aient été payés; ou».

5. (1) Le numéro d'article 16 de la même loi est remplacé par le numéro de paragraphe 16(1).

(2) L'article 16 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(2) Tout navire d'État ou tout navire qui appartient à Sa Majesté, sur le point d'être construit ou en voie de construction ou d'équipement au Canada, qui, à son achèvement, sera ou non un navire immatriculable au Canada, peut être inscrit con-

formément à l'article 4, compte tenu des adaptations de circonstance.»

6. Les articles 94 à 99 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«94. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

- a) pour donner effet à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, signée à Londres le 23 juin 1969, y compris les modifications dont les annexes ou l'appendice de cette Convention peuvent faire l'objet, indépendamment du moment où elles sont apportées;
- b) concernant le mode de mesurage des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;
- c) concernant le mode de jaugeage des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;
- d) prévoyant la délivrance de certificats de jauge par le président;
- e) prévoyant la délivrance de certificats de visite à l'égard des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;
- f) concernant la forme et le contenu des certificats visés aux alinéas d) et e).

95. (1) Les projets de règlement d'application de l'alinéa 94a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quarante-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

- a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;
- b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

7. L'article 101 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«101. (1) Si le Bureau est convaincu que la réglementation sur le jaugeage des navires, en vigueur dans un pays étranger, a, dans son ensemble, les mêmes effets que les règlements sur le jaugeage de la présente loi, il peut déclarer, aux conditions et restrictions qu'il estime convenables, que la jauge des navires immatriculés dans ce pays est réputée être celle qui est mentionnée sur leur certificat d'immatriculation ou autres documents nationaux, sans que ces navires n'aient à être rejaugés ou remesurés au Canada en conformité avec les règlements sur le jaugeage prévus à la présente loi.

(2) Lorsqu'il est démontré au Ministre que la jauge d'un navire étranger, établie selon la réglementation du pays d'immatriculation de ce navire, diffère sensiblement de celle qui serait établie en conformité avec les règlements sur le jaugeage prévus à la présente loi, le Ministre peut, en dépit d'une déclaration du Bureau faite en vertu du paragraphe (1), ordonner qu'un navire immatriculé dans ce pays soit, aux fins de la présente loi, remesuré ou rejaugé au Canada en conformité avec les règlements sur le jaugeage.»

8. L'article 102 de la même loi est abrogé.

9. L'article 107 de la même loi est abrogé.

10. Les intertitres qui précèdent l'article 109 et les articles 109 à 116 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«PARTIE II

BREVETS ET CERTIFICATS

109. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés à un navire les bâtiments, bateaux ou embarcations de toutes sortes, conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux navires qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.

Capitaines et marins

110. (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant la délivrance de brevets et certificats de capitaines et marins, notamment des règlements qui :

a) prescrivent les catégories et classes de brevets et certificats qui peuvent être accordés aux capitaines et marins et les droits et prérogatives afférents à la nature de ces brevets et certificats;

b) prescrivent les catégories de navires pour lesquels un brevet ou un certificat n'est valide que s'il porte un visa spécial à cette fin;

c) concernent les exigences, y compris les conditions de santé, les connaissances, la compétence, la formation et l'expérience exigés des candidats pour l'obtention de chaque catégorie de brevet ou certificat;

d) concernent les renseignements à fournir par les candidats à l'obtention de chaque catégorie de brevet ou certificat et la façon de déterminer si un candidat

satisfait aux exigences requises en vertu de l'alinéa c);

e) concernent les examens en vue de l'obtention de brevets et certificats;

f) prescrivent les droits concernant les examens visant l'obtention de brevets et certificats, les droits concernant leur délivrance et les modalités de paiement de ces droits;

g) prescrivent la forme des brevets et certificats;

h) prévoient les modalités des brevets et certificats;

i) prescrivent, sauf dans les cas où l'article 120 s'applique, les motifs et la procédure de suspension ou d'annulation des brevets et certificats délivrés en application de la présente partie, à l'exception des brevets de capitaine, d'officier de pont ou d'officier mécanicien;

j) indiquent quels sont les navires ou catégories de navires canadiens qui doivent employer et avoir à leur bord des titulaires de brevets ou certificats prévus par les règlements, le nombre de ces titulaires que ces navires ou catégories de navires doivent avoir à leur bord et employer, de même que la proportion de ces titulaires par rapport à l'équipage de ces navires ou catégories de navires;

k) prescrivent, pour chaque catégorie de brevet ou certificat, les fonctions qui doivent être remplies à bord d'un navire visé par un règlement pris en application de l'alinéa j) par les titulaires d'un brevet ou certificat appartenant à cette catégorie.

(2) Les dispositions de la présente partie qui traitent des brevets et certificats s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, aux visas mentionnés à l'alinéa (1)b).

(3) Les fonctions prévues par les règlements d'application de l'alinéa (1)k) et réservées aux titulaires de brevets ou certificats de la catégorie visée à ces règlements ne peuvent être assumées à bord d'un navire que par les titulaires d'un brevet ou certificat valable de la catégorie

en question, sauf exemption accordée au navire en vertu de l'article 134.

(4) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de dix mille dollars, quiconque contrevient :

- a) soit à un règlement pris en vertu du paragraphe (1) qui lui est applicable ou qui s'applique au navire dont il est propriétaire ou capitaine;
- b) soit au paragraphe (3).

111. (1) Les projets de règlement d'application du paragraphe 110(1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

- a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;
- b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

112. Le gouverneur en conseil peut étendre l'application des règlements pris en vertu du paragraphe 110(1) à tout navire autre qu'un navire canadien, ou à son égard, qui se trouve dans les eaux canadiennes. »

11. Le paragraphe 117(1) de la même loi est abrogé.

12. Les articles 118 à 122 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**120.** (1) Lorsque le Ministre a des raisons de croire que le titulaire d'un brevet ou certificat accordé en conformité avec la présente partie est, en raison du fait qu'il ne possède plus les conditions de santé exigées en application de l'alinéa 110(1)c), devenu incapable d'exercer les fonctions que son brevet ou certificat l'autorise à assumer, il peut décider de la tenue d'une enquête à ce sujet.

(2) Les paragraphes 569(2) à (4) s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, à cette enquête.

(3) Après l'enquête, s'il est convaincu que le titulaire du brevet ou certificat est, en raison du fait qu'il ne possède plus les conditions de santé exigées en application de l'alinéa 110(1)c), devenu incapable d'exercer les fonctions que son brevet ou certificat l'autorise à assumer, le Ministre peut suspendre le certificat ou le brevet jusqu'au moment où il est convaincu que son titulaire a recouvré cet état de santé.

(4) Le Ministre envoie immédiatement au titulaire du brevet ou du certificat un avis écrit motivé de la décision qu'il prend en vertu du paragraphe (3).

121. Sous réserve des dispositions de la présente loi ou des règlements concernant la suspension, l'annulation ou l'invalidation de brevets, ceux délivrés aux capitaines et officiers de pont avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent valides pour les catégories de navires et de voyages qu'ils visent.»

13. (1) Les paragraphes 123(1) et (2) de la même loi sont abrogés.

(2) Le paragraphe 123(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Nul ne peut cumuler les fonctions de capitaine et d'officier mécanicien sur un navire. Sous réserve des règlements que peut prendre le gouverneur en conseil, le

présent article ne s'applique pas à un navire dont la longueur enregistrée est d'au plus soixante-cinq pieds et qui est mû par un moteur à combustion interne ou une machine à moteur, ou par un autre moyen mécanique jugé par le Ministre, dans les circonstances, équivalent à un moteur à combustion interne.»

14. Les articles 124 à 129 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«124. Sous réserve des dispositions de la présente loi ou des règlements concernant la suspension, l'annulation ou l'invalidation de brevets, ceux délivrés aux officiers mécaniciens avant l'entrée en vigueur du présent article, ainsi que tous les droits et pouvoirs qui y sont attachés, demeurent valides pour les catégories qu'ils visent.

Examens et délivrance des brevets et des certificats

125. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le Ministre peut nommer des examinateurs pour l'application de la présente partie ou de ses règlements.

(2) Nul ne peut être nommé examinateur avant d'avoir subi avec succès, devant au moins deux examinateurs, un examen d'aptitude et de compétence.

(3) L'examineur qui estime nécessaire de faire attester sous serment la déclaration d'un candidat à un brevet ou un certificat visé à la présente partie, peut faire prêter serment à ce candidat.

126. (1) Le Ministre peut délivrer un brevet ou un certificat visé à la présente partie lorsqu'il est convaincu, sur la foi du rapport des examinateurs, que le candidat :

a) satisfait aux conditions exigées en application du paragraphe 110(1) concernant le certificat ou le brevet demandé;

b) a donné des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de sa

compétence et de sa bonne conduite habituelle à bord de navires.

(2) Les brevets et certificats prévus à la présente partie ne sont délivrés qu'aux citoyens canadiens et aux résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976.*

(3) Le Ministre peut, lorsqu'il estime que le rapport des examinateurs est injuste ou irrégulier, renvoyer l'affaire soit au même examinateur, soit à un autre, et exiger un nouvel examen du candidat ou une enquête plus approfondie sur ses attestations et sur sa moralité.

(4) Lorsque le Ministre a des raisons de croire que le brevet ou le certificat d'un capitaine ou d'un marin a été obtenu par suite d'une fausse déclaration ou de renseignements erronés, il peut suspendre ou annuler le brevet ou le certificat, qu'il ait été délivré en vertu de la présente partie ou des lois d'un autre pays; dans ce dernier cas, la suspension ou l'annulation ne vaut que pour le Canada.

127. Le Ministre peut prendre les mesures qu'il estime indiquées pour procurer aux candidats aux brevets et certificats visés à la présente partie les moyens de recevoir la formation et d'acquérir les connaissances nécessaires pour satisfaire aux exigences prévues par la présente partie et ses règlements.»

15. Le paragraphe 130(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«130. (1) Le gouverneur en conseil peut ordonner, sous réserve des conditions qu'il peut imposer, que le brevet ou le certificat d'un capitaine ou d'un marin accordé par l'autorité compétente d'un autre pays soit accepté en remplacement de celui que prévoit la présente partie, s'il est convaincu que les examens en vue de la délivrance de ces brevets et certificats sont conduits d'une manière aussi rigoureuse que ceux que la présente partie prévoit aux mêmes fins, et que le brevet ou le certificat fait foi des mêmes qualités et de la même compé-

tence qu'un brevet ou un certificat accordé en vertu de la présente partie.»

16. L'alinéa 131a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) fait, fait faire ou aide quelqu'un à faire une fausse déclaration afin d'obtenir pour lui-même ou un autre un brevet ou un certificat accordé en vertu de la présente partie;»

17. L'article 132 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«132. (1) Lorsque les règlements d'application de la présente partie exigent que le capitaine d'un navire soit titulaire d'un brevet de capitaine, celui-ci présente au préposé des douanes du Canada, à qui il demande de délivrer un congé à son navire pour un voyage, son brevet et les brevets et certificats des officiers de pont et des officiers mécaniciens du navire, qu'exigent la présente loi ou ses règlements.

(2) Aucun préposé des douanes dans un port au Canada ne peut délivrer un congé à un navire avant que les brevets et certificats appropriés ne lui soient présentés; le navire peut être détenu jusqu'à ce qu'ils lui soient présentés.

(3) Le capitaine d'un navire qui prend la mer sans se conformer au présent article est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.»

18. L'article 133 de la même loi est abrogé.

19. Le paragraphe 134(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«134. (1) Le Ministre peut, aux conditions qu'il juge à propos, exempter un navire d'une exigence de l'article 132 ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe 110(1) ou le dispenser d'observer cette exigence s'il est convaincu qu'elle est en grande partie respectée ou que son observation n'est pas nécessaire dans les circonstances et que les mesures prises à l'égard

du navire équivalent à l'observation de l'exigence.»

20. Les articles 135 à 137 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**135.** (1) Le capitaine d'un navire qui présente au préposé en chef des douanes du Canada, à qui il demande un congé, les brevets et certificats exigés par la présente loi ou ses règlements pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens du navire, et qui obtient un congé en déclarant que chaque titulaire est engagé à titre d'officier de pont ou d'officier mécanicien du navire pour le voyage relatif au congé et appareille ensuite d'un endroit du Canada sans avoir à bord ce titulaire ou un autre officier de pont ou officier mécanicien muni d'un brevet ou d'un certificat de la catégorie appropriée pour le remplacer, est coupable d'une infraction et encourt une amende maximale de dix mille dollars.

(2) Est coupable d'une infraction et encourt une amende maximale de dix mille dollars quiconque permet sciemment que le capitaine d'un navire présente au préposé en chef des douanes du Canada, à qui il demande le congé du navire, son brevet ou son certificat d'officier de pont ou d'officier mécanicien et qui sans excuse valable, ne prend pas la mer, à titre d'officier de pont ou d'officier mécanicien, sur le navire pour le voyage autorisé par le congé.

(3) Le Ministre peut, lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction prévue au paragraphe (1) ou (2), suspendre son brevet ou son certificat pour une période maximale de douze mois, que le brevet ou le certificat ait été délivré en vertu de la présente partie ou dans un autre pays; dans ce dernier cas la suspension ne vaut que pour le Canada.

136. Le capitaine d'un remorqueur ou de tout autre navire, tenu d'avoir un capitaine muni d'un brevet, mais employé de façon à n'avoir pas besoin de congé ni de permis, doit présenter son brevet de capitaine, ainsi que celui de son officier mécanicien, à tout préposé des douanes qui le lui demande. Pour chaque infraction au présent article, ce capitaine encourt une amende maximale de cent dollars.

Dispositions diverses

137. Un registre de tous les brevets et de tous les certificats délivrés en vertu de la présente partie est tenu au ministère.»

21. Les articles 139 et 140 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**139.** (1) Lorsqu'un brevet ou un certificat délivré en vertu de la présente partie est suspendu, annulé ou invalidé en vertu ou sous l'autorité de la présente loi ou de ses règlements, son titulaire doit, dans les meilleurs délais, le renvoyer au Ministre.

(2) Le Ministre peut, s'il le juge à propos, rétablir et restituer ce brevet ou ce certificat suspendu, annulé ou invalidé, ou abréger la période de suspension ou accorder en remplacement un brevet ou un certificat de même grade ou d'un grade inférieur.

140. (1) Le Ministre délivre au capitaine ou marin qui a perdu ou à qui on a volé le brevet ou le certificat qui lui a été délivré en vertu de la présente partie, un uplicata certifié conforme de ce brevet ou certificat.

(2) Le Ministre ne délivre ce duplicata que sur paiement des droits qu'il prescrit, s'il est convaincu que le capitaine ou marin titulaire du brevet ou certificat ne l'a plus en sa possession par sa faute.»

22. L'article 171 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«171. Le capitaine d'un navire au long cours doit, au moment de la signature du contrat d'engagement de l'équipage, présenter à l'enrôleur devant qui le contrat est signé, les brevets et certificats que les capitaines et les marins sont requis par la loi de posséder.»

23. Le paragraphe 183(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Lors du congédiement d'un marin, le capitaine lui rend son brevet ou son certificat.»

24. Les articles 229 et 230 de la même loi sont abrogés.

25. Le paragraphe 232(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa c) et par adjonction de ce qui suit :

«e) Convention de 1958 sur les pièces d'identité des gens de mer.»

26. Les articles 235 et 236 de la même loi sont abrogés.

27. Le paragraphe 242(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«242. (1) Le marin engagé légalement ou l'apprenti qui commet l'une des infractions qui suivent est passible des peines suivantes :

a) s'il déserte le navire, il est coupable de désertion et encourt :

(i) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines,

(ii) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans;

b) si, sans motif raisonnable, il ne se présente pas à bord ou refuse de prendre la mer sur le navire, s'il est absent sans permission dans les vingt-quatre heures qui précèdent l'appareillage, au commencement ou en cours de voyage, ou s'il est absent du navire ou de son poste à un moment quelconque, sans permission et sans raison suffisante, il est coupable, si l'infraction n'équivaut pas à une désertion ou n'est pas considérée comme telle par le capitaine, d'absence sans permission et est passible de retenue sur son salaire, d'une somme maximale de deux jours de salaire et, en plus, pour chaque vingt-quatre heures d'absence, d'une somme égale à au plus six jours de salaire ou aux frais normaux occasionnés par l'engagement d'un remplaçant.»

28. Le paragraphe 247(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Le tribunal peut congédier de son navire le marin condamné à une peine d'emprisonnement en vertu du paragraphe (1).»

29. L'article 257 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«257. (1) Le passager clandestin d'un navire canadien est coupable d'une infraction et encourt :

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

(2) Les gens de mer que le capitaine d'un navire est, en vertu de la présente loi ou de toute autre loi, obligé de prendre à bord et de transporter, ou les passagers clandestins d'un navire canadien, dans la mesure où ils restent à bord, sont réputés appartenir au navire et sont soumis aux mêmes lois et règlements concernant la discipline, ainsi qu'aux mêmes amendes et

peines pour une infraction relative à celle-ci, que s'ils faisaient partie de l'équipage et avaient signé le contrat d'engagement de l'équipage.»

30. Le paragraphe 259(3) de la même loi est abrogé.

31. L'alinéa 263e) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«e) une mention quotidienne des conditions radioélectriques et de l'état de l'équipement de radiocommunication du navire.»

32. Le paragraphe 281(3) de la même loi est abrogé.

33. L'article 370 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Sur demande écrite motivée, le Bureau peut, par écrit, pour la période et aux conditions qu'il précise :

a) soit exempter un navire de l'observation de l'une des dispositions des règlements pris en vertu de la présente loi qui portent sur la conception, la construction, l'équipement de radiocommunication, l'équipement, les machines, le personnel embarqué, l'inspection ou l'exploitation des navires, s'il le juge nécessaire ou souhaitable;

b) soit permettre le remplacement de dispositions des règlements par d'autres dispositions qui, à son avis, assurent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui résulte de l'observation des dispositions réglementaires qu'elles remplacent.

(2.2) Le défaut de se conformer à une disposition visée à l'alinéa (2.1)b) équivaut au défaut d'observer la disposition réglementaire qu'elle remplace.»

34. L'article 372 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Le présent article s'applique, compte tenu des adaptations de circonstance, aux questions contestées dont il est fait mention à l'article 624.»

35. L'article 373 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**373.** (1) Le Ministre peut choisir, parmi les membres du Bureau, un ou deux vice-présidents. Dans ce dernier cas, le Ministre en nomme un, à titre de premier vice-président et l'autre, à titre de second vice-président.

(2) Lorsqu'un seul vice-président est choisi, celui-ci détient les pouvoirs et exerce les fonctions de président en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier ou de vacance de son poste.

(3) Lorsque deux vice-présidents sont choisis, le paragraphe (2) s'applique à tour de rôle au premier et au second vice-président, compte tenu des adaptations de circonstance.»

36. L'article 379 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**379.** Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour mettre en œuvre la Convention de sécurité et la Convention sur les lignes de charge.

379.1 (1) Les projets de règlement d'application de l'article 379 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

37. L'article 380 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«380. Dans le cas où il est convaincu que le gouvernement d'un pays a ratifié la Convention de sécurité, y a adhéré ou l'a dénoncée, le gouverneur en conseil peut faire une déclaration à cet effet.»

38. (1) Les paragraphes 381(2) et (3) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(2) Tout navire canadien soumis à l'application de la Convention de sécurité, qui est un navire de charge d'une jauge brute de cinq cents tonnes ou plus, autre qu'un navire nucléaire, doit soumettre à l'inspection d'un inspecteur de navires à vapeur, conformément aux règlements, les éléments suivants :

a) son équipement, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois tous les deux ans;

b) sa coque et ses machines, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois chaque année ou, si des visites ou des inspections visées au paragraphe 384(4) sont faites, à intervalle plus long mais n'excédant pas vingt-cinq ans tel qu'il est prévu par les règlements pris en vertu de l'alinéa 384(5)f).

(3) Sous réserve des articles 466 à 468, la coque, l'équipement et les machines de tout navire à vapeur canadien, qui n'est pas un navire décrit au paragraphe (1) ou (2), doivent être inspectés par un inspecteur de navires à vapeur conformément aux règlements, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois chaque année ou, si des visites ou inspections mentionnées au paragraphe 384(4)

sont faites, à intervalle plus long mais n'excédant pas vingt-cinq ans et sous réserve des conditions que peuvent prévoir les règlements pris en vertu de l'alinéa 384(5)f).»

(2) L'article 381 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

«(4.1) Par dérogation aux définitions d'«équipement» et de «coque» à l'article 2, les ancres et les chaînes sont réputées, pour l'application des paragraphes (2), (3) et (4) faire partie de la coque et non de l'équipement.»

39. L'article 384 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(4) Pour l'application du présent article et de l'article 383, le gouverneur en conseil peut, par règlement pris en vertu du paragraphe (5), ordonner qu'une visite ou inspection d'un navire par un expert maritime d'une société ou association de classification et d'immatriculation de navires, si la visite ou l'inspection est faite au Canada, soit réputée avoir été faite par un inspecteur de navires à vapeur; le rapport de cet expert maritime peut être remis à un inspecteur de navires à vapeur ou au président, selon le cas, qui peut s'en autoriser et délivrer les certificats appropriés, soit d'inspection, soit de la Convention de sécurité.

(5) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer :

- a) les catégories de navires qui sont soumis à l'application du paragraphe (4);
- b) les sociétés ou associations de classification et d'immatriculation de navires qui sont reconnues aux fins du paragraphe (4);
- c) l'étendue des visites ou inspections mentionnées au paragraphe (4);
- d) les modalités en vertu desquelles un rapport d'expert maritime mentionné au paragraphe (4) peut être accepté par le

président ou un inspecteur de navires à vapeur, notamment la communication à l'un ou l'autre de ces derniers de renseignements supplémentaires au rapport de l'expert maritime;

e) les modalités concernant le maintien de la validité d'un certificat délivré par le président ou par un inspecteur de navires à vapeur conformément au paragraphe (4);

f) l'intervalle plus long qui ne dépasse pas vingt-cinq ans et qui est mentionné à l'alinéa 381(2)b) et au paragraphe 381(3).

(6) Le président ou un inspecteur de navires à vapeur ne peut être tenu responsable à l'égard de quiconque du seul fait d'avoir délivré un certificat approprié d'inspection basé sur le rapport mentionné au paragraphe (3) ou (4).»

40. (1) L'alinéa 387(2)a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) cinq ans, dans le cas d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge,»

(2) Les paragraphes 387(4) à (6) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(4) Lorsqu'un navire canadien, à l'égard duquel un certificat, à l'exception d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge, a été délivré en conformité avec les articles 383 ou 384, est absent du Canada à la date d'expiration du certificat, le Ministre, ou une personne qu'il autorise à cette fin, peut, s'il estime qu'il est opportun ou raisonnable de le faire, accorder une prorogation suffisante pour permettre au navire de revenir au Canada; une prorogation n'est valable que pour une période maximale de cinq mois, et un navire visé au présent article, après être revenu à un port canadien, ne peut en repartir avant d'avoir passé une inspection et obtenu un nouveau certificat.

(5) Un certificat qui a été délivré en conformité avec les articles 383 ou 384, à

l'exception d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge, et qui n'a pas été prorogé suivant le paragraphe (4) peut être prorogé par le Ministre, ou par une personne qu'il autorise, pour une période d'au plus un mois à compter de la date normale de son expiration.

(6) Le Ministre peut annuler un certificat s'il existe des motifs de croire que celui-ci a été obtenu frauduleusement ou sur la foi de faux renseignements ou que, depuis sa délivrance, la coque, l'équipement, l'équipement de radiocommunication ou les machines ont subi des avaries ou sont devenus déficients à d'autres égards; un certificat peut aussi être annulé si le navire n'a pas de la manière et au moment requis passé les inspections que prévoient les paragraphes 381(1) à (4) et leurs règlements ou s'il a été apporté à la structure du navire à vapeur des modifications susceptibles d'influer sur les conditions essentielles qui en ont régi la délivrance.»

41. Le paragraphe 390(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Lorsqu'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et, dans l'hypothèse où un tel certificat aurait été délivré, un certificat valable d'exemption relatif à l'un ou à l'autre de ces certificats, sont présentés à l'égard d'un navire de charge soumis à l'application de la Convention de sécurité, d'une jauge brute de cinq cents tonneaux ou plus, qui n'est pas un navire canadien, le navire n'est pas astreint à l'inspection de ce que visent ces certificats, si ce n'est dans la mesure nécessaire pour déterminer que l'état du navire et de son équipement correspond essentiellement aux renseignements donnés dans les certificats.»

42. Le passage du paragraphe 391(1) de la même loi qui précède l'alinéa a) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«391. (1) Lorsqu'un certificat valable de la Convention de sécurité est présenté à l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention de sécurité qui n'est pas un navire canadien,»

43. Le paragraphe 395(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Le capitaine ou le propriétaire qui contrevient au présent article est coupable d'une infraction et encourt :

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.»

44. (1) L'alinéa 400(1)b) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«b) la construction et l'installation des machines;»

(2) Les alinéas 400(1)d) et e) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«d) les compas, l'équipement, notamment électronique, les appareils de sondage et les autres appareils de navigation;

e) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux;»

(3) Les alinéas 400(1)f) et g) de la version anglaise de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(f) stability, and the data in regard thereto to be supplied to the master of a steamship;

(g) the marking of vessels to show the recommended safe limits for engine power and gross load capacity;»

(4) L'alinéa 400(1)m) de la même loi est abrogé.

(5) L'alinéa 400(1) o) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«o) le personnel embarqué des navires à vapeur;»

(6) Le paragraphe 400(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa r) et par adjonction de ce qui suit :

«t) la construction des navires qui transportent des cargaisons présentant certains risques ainsi que leur équipement et leurs systèmes;

u) l'inspection et la vérification du bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes des navires qui transportent des cargaisons présentant certains risques;

v) les renseignements à fournir sur la nature et les caractéristiques des cargaisons présentant certains risques qui seront transportées sur les navires;

w) les normes de sécurité relatives à l'utilisation de pesticides dans la fumigation des navires, y compris les normes indiquant les pesticides ou les catégories de pesticides permis ou défendus.»

(7) L'article 400 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les cargaisons qui sont réputées présenter certains risques pour l'application des alinéas (1)t) à v).»

(8) L'article 400 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Les règlements pris en vertu du paragraphe (1) peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à un navire tel que défini à la partie XX, mais ils ne peuvent pas l'être à un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traite-

ment du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(2.2) Pour l'application du paragraphe (2.1), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.

45. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 400, de ce qui suit :

«400.1 (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements de mise en oeuvre en tout ou en partie des recueils de règles qui suivent, adoptés par l'Organisation maritime internationale, compte tenu de leurs modifications avant ou après l'entrée en vigueur de la présente loi :

a) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (1975);

b) Recueil de règles applicables aux navires existants transportant des gaz liquéfiés en vrac (1975);

c) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (1971);

d) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large (1979).

Il peut aussi prendre des règlements qui imposent des normes plus sévères que celles établies dans les recueils de règles dont il est question.

(2) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant la présentation de plans de construction et d'équipement des navires que visent les règlements pris en vertu du présent article dans le but de s'assurer que ces navires s'y conforment.

(3) Les règlements pris en vertu du présent article peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à un navire tel que défini à la partie XX, mais aucun règlement pris en vertu de l'alinéa (1)d) ne peut être appliqué à un navire qui, situé sur un emplace-

ment de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.

400.2 (1) Les projets de règlement d'application de l'article 400.1 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins ou toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

46. L'alinéa 404e) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«e) prescrivant le mode d'utilisation de l'équipement de radiocommunication installé à bord d'un navire étranger ou britannique pendant qu'il se trouve dans les limites de la juridiction canadienne.»

47. L'intertitre qui précède l'article 406 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

*«Inspection de l'équipement de
radiocommunication»*

48. Le paragraphe 420(4) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(4) Sur présentation d'un certificat valable aux termes de la Convention sur les lignes de charge, délivré à l'égard d'un navire en conformité avec le paragraphe (3), ce navire est, pour l'application des dispositions précédentes de la présente Partie, présumé avoir été visité en conformité avec celles-ci; si le livet de pont et les lignes de charge marqués sur le navire sont conformes, par leur nombre et leur description, aux règles sur les lignes de charge et si la position du livet de pont et des lignes de charge correspond à celle mentionnée au certificat, le navire est présumé marqué en conformité avec ces dispositions.»

49. Le paragraphe 434(5) de la même loi est abrogé.

50. (1) L'alinéa 436(2)a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) en vue de la mise en application de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signée à Londres, le 5 avril 1966, modifiée à Londres le 12 octobre 1971 et le 15 novembre 1979 et en vue de la mise en application de ses annexes, compte tenu de leurs modifications indépendamment du moment où elles ont été apportées;»

(2) L'article 436 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Les projets de règlement d'application de l'alinéa (2)a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2.2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (2.1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (2.1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

51. L'alinéa 441(1)h) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«h) que soit assuré un service efficace de ronde d'incendie.»

52. (1) L'article 450 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements qui interdisent le transport, sur un navire canadien, des marchandises énumérées au règlement.

(2.2) Lorsqu'il l'estime nécessaire pour la protection de la sécurité publique ou la sauvegarde de biens ou de l'environnement, dans les cas qui ne sont pas couverts par les règlements pris en application du paragraphe (1) ou (2.1), le Bureau peut, sous réserve des règlements pris en application du paragraphe (2.3), donner à quiconque expédie ou transporte sur un navire canadien des marchandises que le Bureau juge dangereuses, une directive l'enjoignant de cesser cette activité ou de transporter ces marchandises selon un mode prévu à la directive.

(2.3) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir la procédure pour la notification des directives prévues au paragraphe (2.2) aux personnes qu'elles visent,

ainsi que les effets de ces directives, leur durée d'application, les modalités d'appel ou de révision qui s'y appliquent et toute question connexe.»

(2) Les paragraphes 450(6) et (7) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(6) Lorsqu'un navire a à son bord des marchandises en contravention avec un règlement pris en vertu du présent article ou avec une directive donnée par le Bureau en vertu du paragraphe (2.2), le navire est réputé innavigable et est passible de détention en conformité avec l'article 453.

(7) Quiconque contrevient aux paragraphes (2) ou (3) est coupable d'une infraction et encourt :

- a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de dix mille dollars;
- b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'un emprisonnement maximal de un an.

(7.1) Quiconque contrevient :

- a) soit aux règlements pris en vertu du paragraphe (2.1),
- b) soit à une directive du Bureau donnée en vertu du paragraphe (2.2) dont il a été notifié en conformité avec les règlements pris en vertu du paragraphe (2.3) ou, en l'absence de règlements, dont il a été avisé,

est coupable d'une infraction et encourt :

- c) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars la première fois et une amende maximale de cent mille dollars en cas de récidive;
- d) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

(7.2) Les poursuites par voie de procédure sommaire visées au présent article se prescrivent par deux ans à compter du jour de la perpétration de l'infraction.»

(3) Le paragraphe 450(9) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(9) Le présent article et ses règlements d'application s'appliquent à tous les navires dans les eaux canadiennes et aux navires canadiens où qu'ils soient.»

52.1 L'article 460 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Les règlements pris en vertu du présent article peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à l'égard d'un navire tel que défini à la partie XX, mais ils ne peuvent pas l'être à l'égard d'un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(1.2) Pour l'application du paragraphe (1.1), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.»

52.2 (1) Le paragraphe 466(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa c) et par adjonction de ce qui suit :

«e) la construction et l'installation de machines;

f) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux.»

(2) L'article 466 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'identification des coques des yachts de plaisance.»

52.3 L'article 467 de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa a) et par adjonction de ce qui suit :

«c) la construction des coques;

- d) le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs et la capacité de charge brute;
- e) la construction et l'installation de machines;
- f) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux.»

52.4 L'article 468 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**468.** (1) Les navires à vapeur d'une jauge brute de plus de quinze tonneaux mais d'au plus cent cinquante tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente partie relatives à l'inspection annuelle et doivent, en remplacement, être inspectés tous les quatre ans, et ces navires, s'ils sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à 103 kPa, sont, en sus de cette inspection quadriennale, assujettis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur système de prévention d'incendie et de lutte contre celui-ci, tout comme s'ils étaient des navires à vapeur d'une jauge brute de plus de cent cinquante tonneaux.

(2) Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus quinze tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente partie relatives à l'inspection annuelle, avec cette réserve que si ces navires à vapeur sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à 103 kPa, ils sont assujettis à l'inspection de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur système de prévention d'incendie et de lutte contre celui-ci, comme le prévoit le paragraphe (1).»

53. L'article 480 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**480.** (1) Sauf disposition spéciale contraire de la présente partie, le propriétaire ou le capitaine d'un navire est coupable

d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire pour toute contravention à une disposition de la présente Partie ou à l'un de ses règlements d'application.

(2) Il demeure entendu que le mot «navire» au paragraphe (1), dans le cas d'une contravention à un règlement d'application de l'article 400, dépend, quant à sa portée, du champ d'application du règlement.»

54. Le passage du paragraphe 569(5) de la même loi qui suit l'alinéa d) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«il peut suspendre ou annuler le brevet ou le certificat de ce capitaine, cet officier de pont ou cet officier mécanicien, que le brevet ou le certificat ait été délivré au Canada ou dans un autre pays; dans ce dernier cas cependant, la suspension ou l'annulation ne vaut que pour le Canada.»

55. L'article 576 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**576.** Quiconque, volontairement et sans motif légitime, empêche ou entrave le dépôt d'une plainte devant un officier ou un agent qui a le pouvoir de convoquer un tribunal maritime, ou la conduite d'une audition ou d'une investigation devant un tribunal maritime, encourt, pour chaque infraction, une amende maximale de deux cent cinquante dollars ou un emprisonnement maximal de trois mois.»

56. L'article 602 de la version française de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**602.** La présente partie ne s'applique pas au havre de Québec ni à celui de Montréal.»

57. Les articles 603 à 606 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**603.** Le Ministre peut nommer les gardiens pour tout port ou toute circonscription.

604. Le Ministre peut conclure un accord avec toute personne morale ou tout organisme d'après lequel :

a) ces derniers acceptent de fournir les services de gardien de port indiqués dans l'accord;

b) le Ministre accepte de nommer à titre de gardiens de port les personnes choisies par cette personne morale ou cet organisme à condition qu'elles soient, à son avis, qualifiées pour exercer ces fonctions.

605. (1) Le gouverneur en conseil fixe les droits à percevoir par les gardiens de port dans l'exercice de leurs fonctions prévues par la présente partie.

(2) Le gardien de port ne peut percevoir dans l'exercice de ses fonctions aucun autre droit que ceux prévus au paragraphe (1).

(3) Dans le cas où le gardien de port est employé de la fonction publique du Canada, tous les droits qu'il perçoit, doivent être versés au receveur général et portés au crédit du Fonds du revenu consolidé.»

58. Le paragraphe 607(2) de la version anglaise de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) When any ship arrives at any port in Canada with a grain cargo or deck cargo, any port warden or customs officer may proceed on board and, when practicable, examine into the manner in which the cargo was stowed; and every person in charge of the ship at the time of the examination shall render such officer the assistance he asks to enable him to make the examination.»

59. L'article 608 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**608.** Le gardien de port doit, à ses frais, s'il n'est pas employé de la fonction publique du Canada, tenir un bureau au cours de la saison de navigation et avoir un sceau officiel ainsi que les registres nécessaires pour y inscrire tous les actes qu'il accomplit en sa qualité de gardien de port

de même que les droits qu'il perçoit, et ces registres sont accessibles au public pour examen.»

60. Les articles 610 et 611 de la même loi sont abrogés.

61. L'article 613 de la même loi est abrogé.

62. Le paragraphe 614(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Le capitaine ou l'agent d'un navire qui se dispose à prendre une pontée de bois expédiée vers un endroit situé hors du Canada et ne se trouvant pas dans les limites d'un voyage en eaux intérieures doit, avant de commencer le chargement, donner notification au gardien de port qui doit surveiller le chargement et, celui-ci terminé, délivrer un certificat attestant que les règlements applicables ont été observés, et inscrire dans son registre tous les détails concernant l'arrimage, la quantité de chargement en pontée et en cales, le mode de saisissage, la hauteur de la pontée, en abord et sur les panneaux de cales des ponts avant et arrière, ainsi que la quantité d'eau de ballast et le tirant d'eau correspondant au franc-bord.»

63. Le paragraphe 618(2) de la même loi est abrogé.

64. Les articles 620 et 621 de la même loi sont abrogés.

65. Les articles 624 et 625 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**624.** L'article 372 s'applique, compte tenu des adaptations de circonstance, aux questions contestées qui proviennent de l'application de la présente partie et qui opposent le propriétaire d'un navire ou toute autre partie intéressée et un gardien de port.»

66. Les articles 626 et 627 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«626. Le gardien de port, ou dans le cas d'un accord conclu en vertu de l'article 604, la personne morale ou l'organisme, soumet au Ministre avant le 31 mars de chaque année un rapport pour l'année civile terminée, selon la forme indiquée par le Ministre, des services fournis ainsi que de ses recettes et dépenses.

Règles et règlements

627. Le gouverneur en conseil peut prendre des règles et règlements indiquant la manière dont le gardien de port doit exercer ses fonctions et lui conférant les fonctions supplémentaires qu'il peut, à l'occasion, juger convenables, et la *Chamber of Shipping* ou le conseil du *Board of Trade* ou la chambre de commerce peut à l'occasion, faire des recommandations au gouverneur en conseil relativement à ces autres fonctions ou à toute modification des fonctions assignées dans la présente Partie au gardien de port en ce qui concerne le port ou la circonscription, et le gouverneur en conseil peut, en conséquence, assigner ces autres fonctions ou effectuer cette modification.»

67. Les articles 630 à 633 de la même loi sont abrogés.

68. L'intertitre qui suit l'intertitre «PARTIE XIV» de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«NAVIGATION — ABORDAGES— EXPLOITATION — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ»

69. (1) Les paragraphes 635(1) et (2) de la même loi sont abrogés.

(2) Le paragraphe 635(6) de la même loi est abrogé.

70. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 635, de ce qui suit :

«635.1 (1) Afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de l'exploitation de navires ou pour protéger l'envi-

ronnement, le gouverneur en conseil peut, dans le but de protéger les personnes, les navires, les îles artificielles, les installations et ouvrages, les travaux de construction ou les secteurs côtiers, prendre des règlements :

a) rendant obligatoire la présence à bord de cartes marines et autres documents nautiques pertinents, leur mise à jour et leur utilisation;

b) concernant le nombre et la qualification professionnelle du personnel affecté au service pont et au service machines sur un navire;

c) concernant les formalités et les méthodes que doit suivre toute personne à bord;

d) concernant les routes obligatoires et les routes recommandées et, notamment, les secteurs à éviter, les secteurs où l'on doit naviguer avec précaution, les zones de navigation côtière, les formalités à suivre par les navires empruntant ces routes ou se trouvant dans ces secteurs ou ces zones, de même que toute autre règle de contrôle du trafic maritime;

e) pour restreindre ou interdire la navigation, le mouillage, la mise sur coffre ou à quai et les autres opérations des navires en raison :

(i) de la cargaison, de la taille, du tirant d'eau, de la puissance ou des qualités manoeuvrières du navire,

(ii) des conditions hydrographiques ou écologiques,

(iii) de la proximité d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de travaux de construction ou d'un sinistre maritime.

(2) Les règlements pris en vertu du paragraphe (1) s'appliquent, sous réserve des paragraphes (3) et (4), aux navires canadiens où qu'ils soient et à tous les navires qui se trouvent dans les eaux suivantes :

a) les eaux canadiennes;

b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;

c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Dans un règlement pris en vertu du paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut :

a) désigner :

- (i) les eaux d'application du règlement, pour les navires canadiens,
- (ii) les eaux, parmi celles qu'énumèrent les alinéas (2)a) à c), d'application du règlement, pour les autres navires;

b) désigner les navires ou les catégories de navires auxquels s'applique le règlement.

(4) Un règlement pris en application du paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada dans la mesure où ce règlement est incompatible avec une règle de droit de ce pays si elle s'applique expressément à ce navire lorsqu'il est dans ces eaux.

635.11 (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour la prévention des abordages en mer et dans les autres eaux, y compris des règlements de mise en oeuvre de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer signée à Londres le 20 octobre 1972, telle que modifiée le 19 novembre 1981, ou des règlements de mise en oeuvre des modifications apportées aux règlements de cette convention indépendamment du moment où ces modifications sont apportées.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), les règlements pris en vertu du paragraphe (1) s'appliquent aux bâtiments canadiens où qu'ils soient et à tous les bâtiments qui se trouvent dans les eaux suivantes :

a) les eaux canadiennes;

b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;

c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Dans un règlement pris en vertu du paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut :

a) désigner :

- (i) les eaux d'application du règlement, pour les bâtiments canadiens,
- (ii) les eaux, parmi celles qu'énumèrent les alinéas (2)a) à c), d'application du règlement, pour les autres bâtiments;

b) désigner les bâtiments ou catégories de bâtiments auxquels s'applique le règlement.

(4) Un règlement pris en application du paragraphe (1) ne s'applique pas à un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada dans la mesure où ce règlement est incompatible avec une règle de droit de ce pays si elle s'applique expressément à ce navire lorsqu'il est dans ces eaux.

635.12 (1) Les projets de règlement de mise en oeuvre de la Convention visée au paragraphe 635.11(1) en application de ce paragraphe sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation

l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

635.13 (1) Les navires canadiens doivent suivre les dispositifs d'organisation du trafic approuvés par l'Organisation maritime internationale ou l'organisme qui la remplace et publiés par la garde côtière canadienne dans les avis aux navigateurs.

(2) Les navires canadiens, où qu'ils soient, doivent obéir aux instructions et directives portant sur les dispositifs d'organisation du trafic, ainsi que sur les restrictions, interdictions et toute autre mesure de navigation données en vertu de la présente loi ou de ses règlements et que contiennent les avis aux navigateurs publiés par la garde côtière canadienne et les avis à la navigation radiodiffusés ou publiés par celle-ci. De la même manière, sont soumis à la même obligation tous les autres navires qui se trouvent dans les eaux suivantes :

- a) les eaux canadiennes;
- b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;
- c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Si, dans une instance en justice, la question se pose de savoir si une instruction ou directive a été radiodiffusée à l'intention d'un navire par la garde côtière canadienne, un certificat qui se présente comme étant délivré sous l'autorité du secrétaire du ministère des Transports, nommé en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*, et qui atteste d'un fait pertinent à cette question, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ce fait.

635.14 Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars, lorsque l'infraction concerne un navire ou bâtiment d'une longueur de vingt mètres ou moins,

ou une amende maximale de cent mille dollars, lorsque l'infraction concerne un navire ou bâtiment d'une longueur de plus de vingt mètres, toute personne, navire ou bâtiment qui contrevient :

- a) soit à une règle, un règlement ou un décret prévu à l'article 635;
- b) soit à un règlement pris en vertu de l'article 635.1 ou 635.11;
- c) soit à l'article 635.13.

Services de trafic maritime

635.15 Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

- a) sur les renseignements que doivent fournir, avant d'obtenir une autorisation de mouvement, les navires qui approchent des eaux canadiennes ou d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, ou qui s'y trouvent;
- b) sur les modalités de délivrance de l'autorisation visée à l'alinéa a);
- c) sur les renseignements que doivent fournir les navires qui ont reçu l'autorisation visée à l'alinéa a).

635.16 Le gouverneur en conseil peut afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement à l'intérieur des eaux canadiennes ou d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* prendre des règlements :

- a) pour créer des zones de services de trafic maritime à l'intérieur de ces eaux;
- b) pour contrôler et surveiller le trafic maritime à l'intérieur d'une zone de services de trafic maritime ou aux approches d'une telle zone;
- c) pour prévoir les formalités et procédures que doivent suivre les navires qui se trouvent à l'intérieur des zones de services de trafic maritime ou approchent de telles zones;

d) concernant les fréquences radio que les navires qui se trouvent à l'intérieur des zones de services de trafic maritime, ou approchent de telles zones, doivent pouvoir utiliser.

635.17 (1) Le commissaire de la garde côtière canadienne ou toute personne qu'il désigne peut, sur demande, permettre à un navire de suivre des formalités et procédures différentes de celles exigées en application des règlements visés à l'article 635.15 ou à l'alinéa 635.16c), s'il est d'avis qu'elles sont aussi sûres que ces dernières.

(2) Le défaut de se conformer aux formalités ou procédures visées au paragraphe (1) équivaut au défaut de se conformer aux dispositions réglementaires auxquelles elles se substituent.

635.18 (1) Pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement, le commissaire de la garde côtière canadienne a, sous réserve de toute autre loi du Parlement concernant les ports ou les havres et ses règlements d'application ainsi que les règlements administratifs pris en application de cette loi et sous réserve des règlements pris en vertu des articles 635.1, 635.11 et 635.16, les pouvoirs suivants, à l'égard des navires qui se trouvent dans une zone de services de trafic maritime ou approchent une telle zone :

a) donner une autorisation de mouvement à ces navires leur permettant d'entrer dans cette zone, d'en sortir ou d'y naviguer;

b) par directive enjoindre au capitaine, au pilote ou à l'officier de quart à la passerelle de fournir les renseignements pertinents, précisés dans la directive, concernant le navire;

c) par directive, enjoindre à un navire d'utiliser dans ses communications avec les stations côtières ou avec d'autres navires les fréquences radio précisées dans la directive;

d) par directive, enjoindre à un navire, au moment ou durant la période de temps qu'elle précise :

- (i) soit de sortir de cette zone,
- (ii) soit de sortir d'un secteur de cette zone ou de ne pas entrer dans un tel secteur, tel que précisé dans la directive,
- (iii) soit de se diriger vers un endroit dans cette zone ou de rester à un tel endroit, tel que précisé dans la directive,

s'il a des motifs raisonnables de croire que l'une des circonstances suivantes existe :

- (iv) l'absence de disponibilité de poste,
- (v) la pollution ou le risque raisonnable de pollution dans cette zone,
- (vi) la proximité d'animaux dont le bien-être peut être mis en danger par les mouvements du navire,
- (vii) la présence d'obstacles à la navigation dans cette zone,
- (viii) la proximité d'un navire apparemment en difficulté ou qui représente un danger quelconque de pollution ou tout autre risque pour la vie ou la propriété,
- (ix) la proximité d'un navire soit qui navigue d'une façon dangereuse, soit qui navigue avec un équipement ou un équipement de radiocommunication défectueux ou en l'absence de cartes et documents que les règlements pris en vertu de l'alinéa 635.1(1)a) rendent obligatoires,
- (x) la trop forte densité du trafic qui constitue un risque inacceptable pour la navigation, le public ou l'environnement.

(2) Le commissaire de la garde côtière canadienne peut nommer des régulateurs de trafic maritime pour exercer les pouvoirs que lui confère le paragraphe (1), de même que prévoir les exigences de ces postes et les modalités de ces nominations.

(3) Sauf ce qui est prévu aux paragraphes (4) et (5), il est interdit à un navire :

a) d'entrer dans une zone de services de trafic maritime, d'en sortir ou d'y naviguer sans l'autorisation prévue au présent article;

b) de naviguer dans cette zone sans être capable de maintenir une communication directe avec un régulateur de trafic maritime.

(4) Le capitaine peut continuer sa route mais doit prendre toutes les mesures raisonnables pour communiquer aussitôt que possible avec un régulateur de trafic maritime lorsque le navire, pour toute autre raison qu'une défectuosité de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication, se trouve dans une des situations suivantes :

a) il est incapable d'obtenir l'autorisation mentionnée au paragraphe (3) à cause de son incapacité à établir une communication directe avec un régulateur de trafic maritime;

b) il est incapable, après avoir reçu cette autorisation, de maintenir une communication directe avec le régulateur de trafic maritime.

(5) Dans le cas d'un navire qui se trouve dans une des situations mentionnées au paragraphe (4) à cause d'une défectuosité dans le fonctionnement de son équipement de radiocommunication, le capitaine peut, toutefois, continuer sa route à condition d'obéir aux exigences suivantes :

a) prendre toutes les mesures raisonnables pour rapporter ce fait à un régulateur de trafic maritime;

b) naviguer jusqu'à un port ou mouillage raisonnablement sûr, qui est situé le plus près sur sa route et où son équipement de radiocommunication pourra être réparé.

(6) Les navires doivent obéir aux directives qui leur sont données en vertu du présent article.

635.19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), commet une infraction et encourt, sur

déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de vingt mètres ou moins, ou une amende maximale de cinquante mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de plus de vingt mètres, toute personne ou navire qui contrevient :

a) soit à un règlement d'application de l'alinéa 635.15a) ou c) ou de l'alinéa 635.16c) ou d);

b) soit au paragraphe 635.18(3), (4) ou (5);

c) soit à une directive du commissaire de la garde côtière canadienne ou d'un régulateur de trafic maritime, donnée en vertu de l'article 635.18.

(2) Constitue une défense à une accusation visée au paragraphe (1) d'avoir contrevenu soit à un règlement pris en vertu de l'alinéa 635.16c), soit au paragraphe 635.18(3), soit à une directive visée à l'alinéa (1)c), le fait, pour le capitaine, le pilote ou l'officier de quart à la passerelle, d'avoir eu des motifs raisonnables de croire qu'obéir aurait mis en danger des vies, le navire, un autre navire ou toute propriété et, dans le cas d'une directive, à la condition qu'il ait avisé aussitôt que possible de la contravention et de ses motifs, la personne qui a donné la directive.

(3) Dans les poursuites contre un navire pour infraction au présent article, il suffit pour établir l'infraction de prouver que l'acte ou la négligence qui la constitue est le fait du capitaine ou d'une autre personne à bord du navire, que cette personne soit identifiée ou non; dans le cas de poursuites pour défaut de se conformer à une directive donnée en vertu de l'article 635.18, sont présumées avoir été données au navire les directives données au capitaine ou à toute personne à bord.

(4) Le commissaire de la garde côtière canadienne ou la personne qu'il désigne pour l'application du présent paragraphe

peut ordonner la détention d'un navire s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction visée au paragraphe (1) a été commise par ce navire ou à son égard. Dans ce cas, l'article 745 s'applique avec les adaptations de circonstance.

Navires en transit

635.2 Lorsque le Canada conclut un accord avec un autre État (au présent article appelé «État du port») et que le gouverneur en conseil estime que l'État du port concède, aux termes de cet accord, à tout navire se dirigeant vers un port canadien, ou en provenant, une exemption équivalente à celle que prévoit le présent article, le gouverneur en conseil peut, dans le cadre de la mise en oeuvre de cet accord, concéder par décret, en faveur des navires immatriculés dans un État autre que le Canada et se trouvant dans des eaux canadiennes spécifiées au décret, une exemption concernant les exigences prévues à la présente partie, à la partie XX et aux règlements pris en application de l'une ou l'autre de ces parties, en matière de conception, de construction, de personnel embarqué et d'équipement, dans les cas où ces navires :

- a) font route vers un port situé dans l'État du port, ou en proviennent, et ne se dirigent pas vers un port canadien ou n'en proviennent pas;
- b) respectent les exigences imposées à cet égard par la loi de l'État du port.»

71. (1) Le paragraphe 637(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Quiconque, sans motifs raisonnables, ne se conforme pas au présent article est coupable d'une infraction et encourt sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire :

- a) soit une amende maximale de deux mille dollars lorsque l'infraction concerne un bâtiment ou radeau d'une longueur de vingt mètres ou moins;

b) soit une amende maximale de cent mille dollars lorsque l'infraction concerne un bâtiment ou radeau d'une longueur de plus de vingt mètres.»

(2) Le paragraphe 637(4) de la même loi est abrogé.

72. L'article 665 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«665. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements afin d'accorder des exemptions concernant l'application de la présente partie ou d'une de ses dispositions ou de tout élément de celle-ci et, notamment, des règlements qui peuvent déterminer les circonstances dans lesquelles ces exemptions peuvent être accordées ainsi que leurs modalités.»

73. L'article 689 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(5) Le présent article ne s'applique pas à la détention d'un navire en vertu du paragraphe 635.19(4), de l'article 745 ou du paragraphe 797(2).»

74. L'article 705 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«705. (1) Les dispositions de la partie II, sauf l'article 130, des parties X et XIV, à l'exception des articles 647 à 649 et 651 à 655, des parties XV à XX et de la partie XXII s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés en navigation; toute mention de bâtiments, navires ou navires à vapeur dans ces dispositions est présumée viser ces engins.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) mettre en application le *Recueil de règles de sécurité de 1977 applicables aux engins à portance dynamique*, adopté par l'Organisation maritime internationale, compte tenu de ces modifications indépendamment du moment où elles sont apportées;

b) régir l'immatriculation et l'identification des engins à portance dynamique utilisés en navigation, ainsi que la délivrance de permis pour ces engins, les modalités attachées à ces permis, de même que leur transfert, leur suspension et leur révocation;

c) régir la délivrance, la suspension et la révocation des licences du personnel d'entretien et de réparation des engins à portance dynamique utilisés en navigation, prévoir les exigences concernant la compétence des titulaires de licence ou des personnes qui en font la demande, les critères d'évaluation de cette compétence ainsi que les modalités attachées à ces licences;

d) régir la conception, la construction, la vérification, l'entretien et l'exploitation des engins à portance dynamique utilisés en navigation de même que de l'équipement et de l'équipement de radiocommunication qui s'y trouvent;

e) indiquer le matériel et l'équipement des engins à portance dynamique utilisés en navigation;

f) prévoir les registres à tenir relativement aux engins à portance dynamique utilisés en navigation;

g) obliger les propriétaires d'engins à portance dynamique utilisés en navigation dans le cadre de leur entreprise, que ce soit pour location ou pour compensation ou autrement, à fournir, sur leur exploitation, les renseignements requis par règlement et prévoir la délivrance de permis à ces propriétaires pour l'exploitation de ces engins dans le cadre de leur entreprise, de même que les modalités se rapportant à ces permis, ainsi que les dispositions concernant leur transfert, leur suspension et leur révocation;

h) établir des règles destinées à protéger les personnes et les biens transportés par les engins à portance dynamique utilisés en navigation et à empêcher que ces engins mettent en danger d'autres personnes et d'autres biens;

i) régir, aux fins de la présente loi, le jaugeage des engins à portance dynamique utilisés en navigation;

j) exempter tout engin à portance dynamique ou toute catégorie de ces engins, utilisés en navigation, de l'application totale ou partielle des dispositions de la présente loi que le paragraphe (1) leur rend applicables et, lorsqu'il l'estime nécessaire, remplacer les dispositions dont ils sont exemptés par des dispositions produisant le même effet;

k) fixer les droits applicables à la délivrance ou au transfert des permis, licences ou certificats prévus par les règlements pris en application du présent article, de même que les modalités de paiement de ces droits;

l) mettre en oeuvre et donner effet aux accords prévus à l'article 705.4;

m) soustraire aux règlements pris en application du présent article tout engin à portance dynamique ou toute catégorie de ces engins utilisés en navigation, ainsi que tout membre de l'équipage ou du personnel d'entretien et de réparation;

n) interdire aux engins à portance dynamique utilisés en navigation de naviguer dans certaines eaux pendant les périodes que fixe le règlement;

o) prendre toute autre mesure visant à mettre en oeuvre et à donner effet au présent article et aux articles 705.1 à 705.4.

(3) Les projets de règlement d'application de l'alinéa (2)a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (3) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

(5) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la délivrance, la révocation, la suspension, les modalités et l'utilisation de certificats qui, en l'absence de preuve contraire, attestent que les exigences des règlements d'application du paragraphe (2) qui y sont mentionnées, sont respectées.

(6) Les règlements d'application du présent article peuvent autoriser le Ministre à prendre des arrêtés ou des directives se rapportant aux matières que vise le présent article et que spécifient les règlements en question.

(7) Quiconque contrevient aux règlements d'application du présent article est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars.

(8) Quiconque contrevient aux arrêtés ou directives que le Ministre prend sous l'autorité des règlements d'application du présent article, est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Inspecteurs d'engins à portance dynamique

705.1 (1) Le Ministre peut, aux fins de la présente loi, nommer des inspecteurs d'engins à portance dynamique.

(2) L'inspecteur dispose, parmi les pouvoirs prévus aux articles 705.2 et 705.3, de

ceux que spécifie son certificat de nomination.

(3) Il reçoit un certificat de nomination qui énonce, parmi les pouvoirs prévus aux articles 705.2 et 705.3, ceux dont il est investi; il doit, dans l'exercice de ses fonctions, le présenter aux personnes concernées investies d'une autorité qui le demandent.

705.2 (1) L'inspecteur d'engins à portance dynamique peut :

a) monter à bord de tout engin à portance dynamique utilisé en navigation afin de s'assurer que celui-ci respecte les dispositions applicables de la présente loi ou des règlements;

b) exiger de toute personne se trouvant à bord d'un engin à portance dynamique utilisé en navigation, notamment, du pilote, du propriétaire ou de l'exploitant, la collaboration, les renseignements et les documents dont il peut raisonnablement avoir besoin pour l'application de la présente loi ou des règlements.

(2) Un agent de la paix peut exercer tous les pouvoirs prévus au paragraphe (1).

(3) Il est interdit de gêner ou d'entraver l'action d'un inspecteur d'engins à portance dynamique ou d'un agent de la paix agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

(4) Il est interdit de faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse à cet inspecteur ou à cet agent de la paix agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

(5) Quiconque refuse d'accéder à une demande raisonnable d'un inspecteur ou d'un agent de la paix faite en vertu de l'alinéa (1)b) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(6) Quiconque contrevient aux paragraphes (3) ou (4) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(7) Dans le présent article, «agent de la paix» désigne un officier de police, un agent de police, un constable ou toute autre personne employée à la défense et au maintien de la paix publique.

705.3 Lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements applicables aux engins à portance dynamique utilisés en navigation a été commise par un de ces engins ou à son égard, l'inspecteur peut ordonner la détention de cet engin. L'article 745 s'applique à cette décision, compte tenu des adaptations de circonstance.

Accords de réciprocité

705.4 Malgré toute autre disposition de la présente loi ou de ses règlements d'application, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, peut, au nom du gouvernement du Canada, conclure avec le gouvernement d'un pays étranger des accords de réciprocité portant sur la reconnaissance et l'acceptation de licences, permis, certificats et modalités d'immatriculation délivrés par l'un ou l'autre de ces gouvernements et qui se rapportent :

- a) aux engins à portance dynamique utilisés en navigation et à l'équipement qui s'y trouve;
- b) aux membres de l'équipage ou au personnel d'entretien ou de réparation de ces engins.»

75. Malgré l'article 3 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, modifié par l'article 3 de la présente loi, les articles 635.15 à 635.19 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édictés par l'article 70 de la présente loi, s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés pour la navi-

gation jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 705 de la même loi, modifié par l'article 74 de la présente loi.

76. La partie XX de la même loi est abrogée et remplacée par ce qui suit :

«PARTIE XX

PRÉVENTION ET CONTRÔLE DE LA POLLUTION

Définitions

727. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

«analyste» Personne désignée à ce titre en application de l'article 734.

«Convention sur la pollution des mers» La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires signée à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 qui s'y rattache, signé à Londres le 17 février 1978, y compris les modifications, indépendamment du moment où elles sont apportées, au protocole I, aux annexes ou aux appendices de cette convention.

«fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution» Personne désignée à ce titre en application de l'article 734.

«navire» Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

«polluant» Les substances désignées par règlement, nommément ou par catégorie, comme polluantes pour l'application de la présente partie, le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage, les autres hydrocarbures persistants et notamment les substances suivantes :

a) celles qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qua-

lité de nature à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme;

b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle, ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de façon à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme.

«propriétaire» À l'égard d'un navire, la personne qui, au moment considéré, a, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à l'usage et à la possession de celui-ci.

«rejet» À l'égard d'un navire, rejet, depuis ce navire, d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

Application

728. (1) Sauf disposition contraire de la présente partie ou de ses règlements d'application, celle-ci et ses règlements s'appliquent :

a) aux eaux canadiennes, ainsi qu'aux zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, qui ne font pas partie d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*;

b) aux navires qui se trouvent dans les eaux auxquelles s'applique l'alinéa a).

(2) La présente partie ne s'applique pas à un rejet qui constitue un déversement lorsque le rejet émane d'un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est

utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz conduites dans un endroit décrit à l'alinéa 3a) ou b) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, dans la mesure où le rejet résulte de ces activités.

(3) Pour l'application du paragraphe (2) :

a) «déversement» s'entend au sens d'«écoulement» aux termes du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*;

b) «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de l'article 2 de cette loi.

(4) Par dérogation à leurs dispositions, les règlements pris en vertu de la présente partie ne s'appliquent pas au navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada, s'ils sont incompatibles avec une règle de droit de ce pays applicable à ce navire dans ces eaux.

Règlements

729. (1) Le gouverneur en conseil peut par règlement interdire le rejet, par un navire, sauf dans la mesure où il est autorisé pour l'application de la présente partie, de polluants qu'énumère le règlement.

(2) Par dérogation aux règlements pris en vertu du paragraphe (1), le rejet d'un polluant par un navire est autorisé s'il se fait en conformité avec un permis délivré en vertu de la *Loi sur l'immersion de déchets en mer*.

730. (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) indiquant dans quelles circonstances, à qui et de quelle façon un navire doit rendre compte des rejets ou des risques de rejets de polluants;

b) concernant, en sus de ce qui peut être exigé à cet égard aux termes des autres dispositions de la présente loi ou des règlements, l'installation, l'entretien, la vérification et l'utilisation de l'équipe-

ment électronique et de tout autre équipement de navigation à bord d'un navire qui transporte des polluants :

c) prévoyant

(i) les polluants dont le transport par navire est interdit que ce soit comme cargaison ou combustible, peu importe leur quantité,

(ii) les quantités maximales de polluants qui peuvent être transportés sur un navire, à titre de cargaison ou de combustible,

(iii) la méthode d'arrimage des polluants transportés sur un navire, à titre de cargaison ou de combustible,

(iv) le mode de conservation à bord des déchets polluants;

d) concernant les approvisionnements, l'équipement, les appareils et les installations obligatoires à bord des navires transportant des polluants pour faciliter la manutention de ces derniers et la lutte contre les rejets;

e) précisant les formalités et les procédures que doivent suivre les personnes se trouvant à bord de navires en ce qui concerne la sécurité de ces navires et de leur exploitation, y compris des mesures concernant le chargement et le déchargement de polluants;

f) concernant les approvisionnements et l'équipement que les exploitants d'installations de chargement et de déchargement de navires doivent avoir à leur disposition en cas de rejet d'un polluant pendant le chargement ou le déchargement d'un navire;

g) concernant les registres qui doivent être tenus à bord des navires sur les activités qui suivent et désignant la personne chargée de tenir ces registres :

(i) les opérations à bord qui entraînent ou risquent d'entraîner un rejet de polluant dans l'eau ou l'atmosphère,

(ii) les chargements et déchargements de polluants sur ou d'un navire se trouvant à une installation,

(iii) le rejet de polluants par un navire canadien dans les cas où ce rejet irait

à l'encontre des règlements pris en vertu du paragraphe 729(1) s'il survenait dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie;

h) sur la prévention de la pollution atmosphérique par les navires;

i) concernant la conception, la construction et l'aménagement des navires qui transportent des polluants, leur stabilité en cas d'avarie et leurs équipement, appareils et systèmes;

j) concernant les normes de construction et les manuels d'exploitation se rapportant aux navires qui transportent des polluants et à leurs équipement, appareils et systèmes, de même que concernant l'obligation de conserver ces normes et manuels à bord des navires et de respecter ces normes et d'utiliser ces manuels;

k) concernant la présentation de plans, documents et d'autres renseignements semblables permettant de vérifier si le navire se conforme aux exigences des règlements pris en vertu du présent paragraphe;

l) concernant les droits à payer pour les inspections et les visites des navires faites en vertu de la présente partie ou de ses règlements;

m) concernant les droits à payer pour la délivrance des certificats que vise la présente partie et pour les inspections et les visites faites à l'occasion d'une demande de certificat;

n) exigeant que le propriétaire ou l'exploitant de terminaux de chargement ou de déchargement, de ports ou d'installations pour la réparation des navires fournisse les installations qui satisfont le Ministre afin de recevoir les résidus d'hydrocarbures ou de produits chimiques, les ordures et les eaux usées;

o) prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

(2) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) sur l'inspection et la visite des navires non soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers dans le but de vérifier si ces navires se conforment aux exigences des règlements d'application de la présente partie sur la construction, les appareils, les installations, l'équipement et les systèmes des navires en question;

b) sur les certificats de conformité avec les règlements visés à l'alinéa a);

c) sur l'usage qui peut être fait du certificat et sa portée dans le cadre de l'application de la présente loi.

(3) Un certificat délivré en vertu des règlements d'application de l'alinéa (2)b) n'empêche pas l'inspection et la visite du navire en vertu des règlements visés à l'alinéa (2)a) s'il y a preuve de non-conformité.

(4) Le gouverneur en conseil peut, dans un règlement pris en vertu du présent article ou du paragraphe 729(1) :

a) désigner les navires ou catégories de navires auxquels il s'applique et les eaux, parmi celles visées par la présente partie, auxquelles il s'applique;

b) prévoir que le règlement en question s'applique aux navires ou catégories de navires canadiens se trouvant dans les eaux qu'indique le règlement, hors des eaux auxquelles s'applique la présente partie.

Convention sur la pollution des mers

731. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour mettre en oeuvre la Convention sur la pollution des mers.

732. (1) Les projets de règlement d'application de l'article 731 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

733. L'article 378 s'applique aux inspections et aux visites des navires prévues par la présente partie ou ses règlements d'application.

Fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et analystes

734. (1) Le Ministre peut pour l'application de la présente partie :

a) désigner nommément ou par indication de son poste une personne en qualité de fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution;

b) désigner une personne nommément en qualité d'analyste.

(2) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution a ceux des pouvoirs énumérés aux articles 735 et 745 qui sont mentionnés dans son certificat de désignation.

(3) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution reçoit un certificat de sa désignation énumérant ceux des pouvoirs énoncés aux articles 735 et 745 qui lui sont accordés; dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, il doit, si les circonstances le permettent, présenter ce certificat à la personne concernée investie d'une autorité qui le demande.

735. (1) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution a les pouvoirs suivants :

- a) celui d'enjoindre, par directive,
 - (i) à tout navire canadien, même s'il se trouve hors des eaux auxquelles s'applique la présente partie,
 - (ii) à tout autre navire approchant des eaux auxquelles la présente partie s'applique ou qui s'y trouve déjà,

de lui fournir, dans la mesure du raisonnable, tout renseignement concernant l'état du navire, de son équipement, de son équipement de radiocommunication ou de ses machines, la nature et la quantité de sa cargaison et de son combustible, la manière dont ils sont arrimés, les endroits où ils sont arrimés, de même que tout autre renseignement dans la mesure du raisonnable qu'il considère pertinent à l'application de la présente partie;

b) celui de monter à bord des navires canadiens où qu'ils se trouvent et d'y procéder aux inspections qui lui permettront de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la présente partie ou à ceux qui sont pris en vertu des alinéas 635.1(1)a) ou b) qui lui sont applicables;

c) celui de monter à bord d'un navire étranger non soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie et que le fonctionnaire a des motifs raisonnables de croire se diriger vers un lieu au Canada ou en provenir ou qui se trouve à quai ou au mouillage dans un lieu au Canada; il peut y procéder aux inspections qui lui permettront de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la présente partie ou à ceux qui sont pris en vertu des alinéas 635.1(1)a) ou b) qui lui sont applicables;

d) celui de monter à bord d'un navire étranger soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers et, en conformité avec ses dispositions, de

l'inspecter et de prendre les mesures qui s'imposent à la suite de cette inspection;

e) celui de monter à bord d'un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie s'il a des motifs raisonnables de croire que ce navire a rejeté un polluant en contravention à la présente partie ou à ses règlements et y prélever des échantillons du polluant à l'égard duquel il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu contravention;

f) celui d'enjoindre, par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie ou qui approche de telles eaux :

(i) de se diriger vers le lieu qu'il précise à l'intérieur de ces eaux, par la route et de la manière qu'il précise dans la directive, de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit pour la période raisonnable qu'il indique,

(ii) de quitter ces eaux par la route et de la manière qu'il lui indique,

(iii) de rester à l'extérieur de ces eaux,

dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire que le navire ne satisfait pas à un règlement pris en vertu de la présente partie ou de l'alinéa 635.1(1)a) ou b) qui lui est ou peut lui être applicable, ou si, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, de l'état des glaces ou de la mer, de l'état du navire ou d'une partie de son équipement, de l'insuffisance de son équipage ou de la nature et de l'état de son chargement, il est convaincu que cette directive est justifiée pour empêcher le rejet d'un polluant;

g) celui, lorsqu'un navire approche des eaux auxquelles s'applique la présente partie, ou qu'il s'y trouve déjà, d'enjoindre à ce navire, par directive, dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'il transporte un polluant, de se rendre, sans dépasser la vitesse maximale qu'il fixe, dans les eaux qu'il indique par la route qu'il spécifie;

h) lorsqu'il apprend qu'une quantité importante d'un polluant a pénétré ou a été rejetée dans des eaux auxquelles s'applique la présente partie ou s'il a des motifs raisonnables de croire à l'existence d'un risque sérieux et imminent d'un rejet important d'un polluant dans ces eaux, celui de déclarer une zone d'urgence, d'une étendue proportionnelle à la gravité de la pollution ou du risque de pollution, de même que celui d'enjoindre par directive :

- (i) aux navires qui se trouvent dans cette zone de lui signaler leur position,
- (ii) à un navire de s'abstenir d'entrer dans cette zone ou d'en sortir,
- (iii) aux navires qui se trouvent dans cette zone de se conformer à des exigences concernant les routes, les limites de vitesse, le pilotage et l'équipement,
- (iv) à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie de participer au nettoyage du polluant en question ou aux opérations de contrôle ou de maîtrise de ce polluant.

(2) Sa Majesté doit indemniser les navires qui obéissent à une directive donnée en vertu du sous-alinéa (1)*h*)(iv).

(3) Tous les navires doivent obéir aux directives que leur donne un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution en vertu des alinéas (1)*a*), *f*), *g*) ou *h*).

736. (1) Le capitaine ou toute autre personne à bord d'un navire sur lequel est monté, en vertu des alinéas 735(1)*b*), *c*), *d*) ou *e*), un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, doit, dans les limites de ses pouvoirs, apporter à ce fonctionnaire toute l'aide raisonnable qui lui permettra d'assumer les responsabilités que lui confie la présente partie, de même que lui fournir les renseignements qu'il peut raisonnablement exiger.

(2) Il est interdit de gêner ou d'entraver un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans l'exercice des fonc-

tions que lui confère la présente partie ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse.

Infractions

737. Toute personne ou tout navire qui rejette un polluant contrairement aux règlements pris en vertu de l'article 729 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars. ⁹

738. Un navire à qui un certificat peut être délivré en conformité avec les règlements pris en vertu du paragraphe 730(2), qui entre ou se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie sans avoir à son bord ce certificat, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

739. (1) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars, toute personne ou tout navire qui ne se conforme pas à une directive qu'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution lui donne en vertu des alinéas 735(1)a), f), g) ou h).

(2) Quiconque contrevient à l'article 736 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

740. Toute personne ou tout navire qui contrevient aux règlements qui lui sont applicables et qui sont pris en vertu de l'alinéa 730(1)a) à k) ou n) ou de l'article 731, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

741. Dans les poursuites contre un navire pour infraction à la présente partie, il suffit pour établir l'infraction de prouver que l'acte ou la négligence qui la constitue est le fait du capitaine ou d'une autre

personne à bord du navire, à l'exception d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, que cette personne à bord du navire soit identifiée ou non; dans le cas de poursuites contre un navire pour défaut de se conformer à une demande, un ordre ou une directive d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, ces demandes, ordres ou directives donnés au capitaine ou à une autre personne à bord du navire sont réputés avoir été faits ou donnés au navire.

742. (1) Sous réserve du présent article, le certificat, dans lequel un analyste déclare avoir analysé ou examiné un échantillon que lui a remis un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution et où il donne les résultats de son analyse ou de son examen, est admissible en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à un règlement pris en vertu du paragraphe 729(1) et, à moins d'une preuve à l'effet contraire, ce certificat fait foi des déclarations qu'il contient sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ou la qualité officielle du signataire.

(2) La partie contre laquelle est produit le certificat visé au paragraphe (1) peut exiger avec l'assentiment du tribunal la présence de l'analyste pour contre-interrogatoire.

(3) Le certificat visé au paragraphe (1) n'est admissible en preuve que si la partie qui entend le produire donne à la partie qu'elle vise un préavis raisonnable accompagné d'un double du certificat.

743. Les poursuites visant une infraction à la présente partie se prescrivent par trois ans à compter de la réalisation des éléments constitutifs de cette infraction.

744. (1) Lorsqu'une personne ou un navire est accusé d'une infraction à la présente partie, un tribunal canadien qui aurait eu compétence pour en être saisi, si elle avait été commise par une personne dans sa juridiction ordinaire, peut en être

saisi comme si elle y avait été ainsi commise.

(2) La signification à un navire accusé d'une infraction à la présente partie se fait en remettant la citation à comparaître au capitaine ou à un officier du navire ou en l'affichant à un endroit bien en vue sur le navire; le navire peut comparaître, par avocat ou agent; en cas de défaut de comparution, une cour des poursuites sommaires peut, sur preuve de la signification, procéder par défaut.

Détention

745. (1) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction prévue à la présente partie a été perpétrée par un navire ou à son égard peut en ordonner la détention.

(2) Ce pouvoir d'ordonner la détention peut être exercé dans les eaux décrites à l'alinéa 728(1)a) ainsi que dans celles auxquelles s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) L'ordonnance de détention rendue en vertu du paragraphe (1) se fait par écrit; elle est adressée, dans tous les ports du Canada où le navire se trouve ou se trouvera, à toutes les personnes qui ont le pouvoir de lui délivrer un congé.

(4) Un avis concernant cette ordonnance est signifié au capitaine selon les dispositions qui suivent :

- a) remise personnelle d'un exemplaire;
- b) si la signification ne peut raisonnablement se faire de la façon prévue à l'alinéa a) :

- (i) soit par remise, à bord du navire à l'intention du capitaine, à la personne qui a ou semble avoir la responsabilité du navire,

- (ii) soit, dans les cas où le navire se trouve dans les eaux canadiennes, par remise au propriétaire du navire ou à son agent, s'il réside au Canada, ou par affichage d'un exemplaire sur une partie bien en vue du navire dans les

cas où ce propriétaire ou cet agent est inconnu ou ne peut être trouvé.

(5) Le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui ordonne le départ de ce navire des eaux canadiennes, alors que s'applique une ordonnance de détention rendue contre celui-ci et que l'avis a été signifié au capitaine aux termes du présent article, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), il est interdit aux personnes à qui une ordonnance de détention rendue en conformité avec le paragraphe (1) est adressée, de délivrer, après avoir été avisées de cette ordonnance, un congé au navire visé par celle-ci.

(7) Les personnes à qui un avis de cette ordonnance de détention est adressée et qui l'ont reçue délivrent un congé au navire détenu dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) un cautionnement d'un montant de cent mille dollars, que le Ministre juge acceptable, est remis à Sa Majesté du chef du Canada;

b) le navire n'a pas été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours qui suivent l'ordonnance de détention;

c) le navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans le délai mentionné à l'alinéa b) et, selon le cas,

(i) il a été remis à Sa Majesté du chef du Canada un cautionnement que le Ministre juge acceptable d'un montant égal à l'amende maximale qui peut être imposée en conséquence de la condamnation d'un navire accusé de cette infraction, ou encore égal à une somme inférieure approuvée par le Ministre,

(ii) les poursuites concernant cette infraction et ayant donné lieu à l'ordonnance de détention ont été abandonnées.

(8) Le Ministre peut, après avoir donné un préavis raisonnable, vendre un navire détenu et remettre à l'acquéreur un titre valide de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente si ce navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours suivant l'ordonnance de détention et si dans les trente jours suivant l'accusation, les conditions suivantes sont réunies :

- a) personne n'a comparu au nom du navire pour répondre aux accusations;
- b) aucun cautionnement visé à l'alinéa (7)c) n'a été versé.

(9) Le Ministre peut, après avoir donné un préavis raisonnable, vendre un navire détenu et remettre à l'acquéreur un titre valide de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente si le navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours suivant l'ordonnance de détention et que les conditions suivantes sont réunies :

- a) il y a eu comparution dans les trente jours de l'accusation mais aucun cautionnement visé à l'alinéa (7)c) n'a été versé;
- b) le navire est trouvé coupable, une amende est imposée mais n'est pas payée immédiatement.

(10) Le solde créditeur du produit d'une vente visée au paragraphe (8) ou (9) est remis à l'ancien propriétaire après déduction des montants suivants :

- a) le montant de l'amende maximale qui aurait pu être imposée, dans le cas du paragraphe (8), ou celui de l'amende qui a été imposée, dans le cas du paragraphe (9);
- b) les frais de détention et de vente.

PARTIE XXI

RESPONSABILITÉ CIVILE ET
INDEMNISATION EN MATIÈRE DE
POLLUTION*Définitions*

746. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

«administrateur» L'administrateur de la Caisse d'indemnisation nommé en conformité avec l'article 777.

«Caisse d'indemnisation» La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, constituée par l'article 775.

«Convention sur le Fonds international» La Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, telle que modifiée par le protocole adopté à Londres le 19 novembre 1976, lors de l'entrée en vigueur du protocole pour le Canada.

«Convention sur la responsabilité civile» La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par les protocoles qui sont en vigueur pour le Canada.

«dommages par pollution» À l'égard d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'un polluant par ce navire.

«dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» À l'égard d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire.

«en vrac» Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.

«Fonds international» Le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à

la pollution par les hydrocarbures constitué par la Convention sur le Fonds international.

«garant» Quiconque, en vertu d'un contrat d'assurance responsabilité ou d'une autre garantie semblable, se porte garant à l'égard de la responsabilité d'un propriétaire de navire aux termes de l'article 750.

«hydrocarbures» Sauf aux articles 789 à 794, les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes notamment, le pétrole, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l'exclusion des déblais de dragage.

«navire» Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

«navire soumis à l'application de la Convention» Navire de mer, quel que soit le lieu de son immatriculation, qui, transporte en vrac une cargaison de pétrole brut, de fuel-oil, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage, d'huile de baleine ou d'autres hydrocarbures persistants.

«polluant» Les hydrocarbures, les substances désignées par règlement, nommément ou par catégories, comme polluantes pour l'application de la partie XX et, notamment, les substances suivantes :

a) celles qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de nature à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme;

b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de

cette eau de façon à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme.

«propriétaire»

a) À l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention, la personne au nom de laquelle il est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, de celle qui en a la propriété;

b) à l'égard des autres navires, la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage du navire.

«rejet» À l'égard d'un navire, rejet depuis ce navire, d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

«tonne» L'unité de mesure égale à mille kilogrammes.

Champ d'application de la Partie

747. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés à un navire :

a) un navire en construction à partir du moment où il peut flotter;

b) un navire échoué ou coulé, une épave ou une partie d'un navire qui s'est brisé.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux navires de forage qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol marin, dans les cas où le rejet d'un polluant provient de ces activités.

748. (1) Dans le cas des navires autres que ceux soumis à l'application de la Convention, la présente partie s'applique, à moins que la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ne soit applicable, peu importe l'endroit où le rejet du

polluant a eu lieu ou risque de se produire et peu importe l'endroit où sont prises des mesures préventives, aux dommages réels ou aux risques de dommages par pollution qui surviennent dans les endroits suivants :

- a) le territoire canadien;
- b) les eaux canadiennes;
- c) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

(2) Dans le cas des navires soumis à l'application de la Convention, la présente partie s'applique, sous réserve du paragraphe (3), peu importe l'endroit où le rejet d'hydrocarbures a eu lieu ou risque de se produire et peu importe l'endroit où sont prises des mesures préventives, aux dommages réels ou aux risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui surviennent dans les endroits suivants :

- a) le territoire canadien;
- b) les eaux canadiennes;
- c) le territoire ou la mer territoriale des États autres que le Canada parties à la Convention sur la responsabilité civile.

(3) Dans le cas des navires soumis à l'application de la Convention, les articles 782 et 783 ne s'appliquent pas aux dommages réels ou aux risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures visés à l'alinéa (2)c).

749. En ce qui concerne les navires soumis à l'application de la Convention, les dispositions de la présente partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ou de ses règlements d'application.

Responsabilité civile en matière de pollution

750. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, le propriétaire d'un navire est responsable dans les cas suivants :

- a) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par le navire;

b) pour les frais raisonnables d'une administration publique au Canada ou d'un État partie à la Convention sur la responsabilité civile, engagés par la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou minimiser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par le navire ou les rejets d'hydrocarbures en prévision d'un risque ainsi que les pertes ou dommages causés par ces mesures;

c) les frais raisonnables engagés pour les mesures prises par le Ministre en vertu du paragraphe 751(1) ainsi que les pertes ou dommages qu'elles causent.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), l'expression «administration publique au Canada» s'entend :

a) du Ministre;

b) de tout organisme au Canada que le gouverneur en conseil désigne avant ou après les événements en question.

(3) La responsabilité du propriétaire telle que prévue au paragraphe (1) n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, cependant il n'est pas tenu responsable s'il démontre que l'événement :

a) soit résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection ou d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) soit est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages;

c) soit est entièrement imputable à la négligence ou à l'action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'entretien des feux et autres aides à la navigation.

(4) Le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que l'événement résulte en totalité ou en partie :

- a) soit de l'acte ou de l'omission de la personne qui a subi les dommages, si celle-ci avait l'intention de causer un dommage;
- b) soit de la négligence de cette personne.

(5) La présente partie n'affecte pas les droits ou recours qu'un propriétaire de navire responsable en vertu du paragraphe (1) peut exercer contre des tiers.

(6) Les frais raisonnables qu'un propriétaire de navire engage volontairement dans le cadre des mesures visées au paragraphe (1) à l'égard de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont du même rang que les autres créances vis-à-vis des garanties que le propriétaire a données à l'égard de la responsabilité que lui impose le présent article.

(7) Sous réserve des articles 752 et 756, la Cour d'Amirauté a compétence à l'égard des demandes en recouvrement de créances exercées en vertu de la présente partie.

(8) Sous réserve du paragraphe (9), la compétence que confère le paragraphe (7) à la Cour d'Amirauté peut s'exercer *in rem* à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour.

(9) Aucune action *in rem* ne peut être intentée au Canada à l'encontre :

- a) d'un navire de guerre, d'un navire de la garde côtière ou d'un navire de police;
- b) d'un navire qui appartient au Canada ou à une province, ou qui est exploité par le Canada ou une province, ou encore à l'encontre de la cargaison se

trouvant sur ce navire, dans les cas où le navire en question est affecté à un service gouvernemental;

c) d'un navire qui appartient à un État autre que le Canada ou qui est exploité par un tel État, ou encore à l'encontre de la cargaison se trouvant sur ce navire si, au moment où la cause d'action a pris naissance ou au moment où l'action est intentée, le navire est utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité gouvernementale non commerciale.

(10) Les actions fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1) doivent être intentées :

a) s'il y a eu dommages par pollution, dans les trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits et dans les six ans suivant l'événement qui les a causés;

b) s'il n'y a pas eu dommages par pollution, dans les six ans suivant l'événement.

751. (1) Le Ministre peut prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou minimiser les dommages par pollution dans le cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'un rejet de polluant ou un risque de rejet est attribuable à un navire; ces mesures peuvent aller jusqu'à l'enlèvement et à la destruction du navire et de son contenu; il peut être disposé du navire et de son contenu, notamment par vente, selon les instructions du Ministre.

(2) Le produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu effectuée en vertu du paragraphe (1) est affecté aux frais engagés par la prise des mesures que vise ce paragraphe; le surplus est remis au propriétaire du navire ou du contenu, selon le cas.

752. (1) La responsabilité maximale du propriétaire d'un navire aux termes de l'article 750 est limitée au plus petit des montants suivants dans le cas où l'événement qui engage sa responsabilité a eu lieu sans sa faute personnelle ou participation :

a) cent trente-trois droits de tirage spéciaux :

- (i) par tonneau de jauge du navire, lorsque l'alinéa (2)a) s'applique,
- (ii) par tonne d'équivalence de jauge, du navire soumis à l'application de la Convention, lorsque l'alinéa (2)b) s'applique;

b) quatorze millions de droits de tirage spéciaux.

L'article 647 ne s'applique pas alors à la responsabilité du propriétaire décrite au paragraphe 750(1).

(2) Les règles suivantes s'appliquent à l'alinéa (1)a) :

a) la jauge d'un navire est sa jauge nette augmentée du volume qui, en raison de l'espace occupé par la chambre des machines a été déduit de sa jauge brute pour en déterminer la jauge nette;

b) s'il est impossible de déterminer la jauge d'un navire soumis à l'application de la Convention en conformité avec l'alinéa a), celle-ci est réputée égale à 39,368 pour cent du poids en tonnes des hydrocarbures que le navire peut transporter.

(3) Au paragraphe (2), la jauge nette est la jauge officielle.

(4) Pour l'application des alinéas (1)a) et b), les droits de tirage spéciaux sont ceux qu'émet le Fonds monétaire international.

*Règles spéciales concernant les navires
couverts par la Convention sur la
responsabilité civile*

753. Aucune action fondée sur des questions visées au paragraphe 750(1) ne peut être intentée au Canada à l'égard d'un événement qui, aux termes de l'article 750, met en cause la responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, si l'événement ne cause pas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire canadien ou dans les eaux canadiennes et si cet événement n'entraîne pas de coûts,

de frais, de dommages ou de préjudices visés aux alinéas 750(1)*b*) ou *c*) à l'égard de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire canadien ou dans les eaux canadiennes.

754. (1) La responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées à l'article 750(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie.

(2) La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).

755. (1) Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 752(1), le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention doit constituer un fonds (appelé le «fonds du propriétaire» au présent article) s'élevant à la limite de sa responsabilité en vertu de ce paragraphe.

(2) Le fonds du propriétaire peut être constitué de l'une des façons suivantes :

- a*) dépôt d'une somme décrite au paragraphe (1) auprès du tribunal;
- b*) dépôt auprès du tribunal d'une sûreté ou de toute autre garantie que celui-ci juge acceptable.

(3) La distribution du fonds du propriétaire entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants de leurs créances établies par le tribunal.

(4) Le propriétaire du navire soumis à l'application de la Convention ou, lorsqu'un d'autre en son nom qui, avant la distribution du fonds du propriétaire conformément au paragraphe (3), verse, à la suite de l'événement, une indemnité pour dommages visés au paragraphe 750(1) est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eu sous le régime de la présente partie.

(5) Le tribunal peut ordonner de différer le paiement d'une partie du fonds du propriétaire si le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention ou

une personne qui verse une indemnité en son nom lui démontre qu'en raison d'une créance dont l'existence pourrait être ultérieurement établie devant un tribunal d'un État autre que le Canada non partie à la Convention sur la responsabilité civile, la situation suivante existe :

- a) il peut être obligé de verser l'indemnité visée au paragraphe (4) après la distribution du fonds du propriétaire;
- b) il serait subrogé aux droits de la personne indemnisée si ce versement était fait avant la distribution du fonds du propriétaire.

756. Il est interdit d'intenter ou de poursuivre une action à l'égard d'un même événement pour des questions visées au paragraphe 750(1) devant un tribunal canadien dans le cas où le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention a constitué son fonds du propriétaire auprès d'un tribunal d'un État autre que le Canada et qui est partie à la Convention sur la responsabilité civile.

757. (1) À moins que n'ait été délivré, à l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention, un certificat visé à l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile et au paragraphe 758(1), attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de cet article à l'égard du navire en question, il est interdit à ce navire, lorsqu'il transporte en vrac une cargaison de plus de 2 040 tonnes de pétrole brut, de fuel-oil, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage, d'huile de baleine ou d'autres hydrocarbures persistants :

- a) d'entrer ou de sortir d'un port canadien, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large, dans les eaux canadiennes ou d'en appareiller;
- b) s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé au Canada, d'entrer ou de sortir d'un port situé dans un autre État ou de venir s'amarrer à des terminaux situés

au large dans la mer territoriale d'un autre État, ou d'en appareiller, que cet autre État soit ou non partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Dans le cas d'un navire qui appartient à un État partie à la Convention sur la responsabilité civile et qui est utilisé dans le cadre d'activités commerciales, il suffit, pour l'application du paragraphe (1), que soit en vigueur un certificat délivré par le gouvernement de cet État attestant que le navire appartient à l'État et que toute responsabilité découlant de dommages par pollution au sens de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile sera assumée dans les limites prévues à l'article V de cette Convention.

(3) Le certificat mentionné au paragraphe (1) ou (2) doit se trouver à bord du navire soumis à l'application de la Convention pour lequel il a été délivré et le capitaine, ou toute autre personne à bord, doit, sur demande, le montrer au fonctionnaire autorisé du gouvernement du Canada et répondre aux questions que ce fonctionnaire peut lui poser à ce sujet.

758. (1) Selon le cas, le certificat mentionné au paragraphe 757(1) :

- a) est délivré par le Ministre, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé au Canada;
- b) est délivré par ou sous l'autorité du gouvernement de l'État d'immatriculation, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé dans un État autre que le Canada, qui est partie à la Convention sur la responsabilité civile;
- c) est délivré ou reconnu par le Ministre, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé dans un État autre que le Canada, non-partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et sur paiement des droits qu'il fixe, le Ministre délivre au propriétaire du navire qui l'a demandé, le certificat mentionné au para-

graphe 757(1) pour un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé au Canada ou dans un État autre que le Canada qui n'est pas partie à la Convention sur la responsabilité civile s'il est convaincu qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité pour la période de validité du certificat et satisfait aux exigences de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile.

(3) Le Ministre peut refuser de délivrer le certificat s'il doute de la capacité du garant de faire face à ses obligations en vertu du contrat d'assurance ou de la garantie financière ou de l'étendue de l'assurance ou de la garantie financière mentionnées au paragraphe 757(1) face à la responsabilité du propriétaire décrite à l'article 750.

759. Le créancier peut intenter une action contre le garant du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention à l'égard de toute question visée au paragraphe 750(1); dans ce cas les règles suivantes s'appliquent :

- a) le garant peut se prévaloir des moyens de défense énoncés aux paragraphes 750(3) et (4), de même qu'il peut, aux mêmes fins, démontrer que l'événement est survenu en raison de la faute intentionnelle du propriétaire;
- b) il ne peut invoquer la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire;
- c) il peut se prévaloir des limites de responsabilité que la présente partie accorde au propriétaire, qu'il y ait eu ou non faute personnelle ou participation de la part du propriétaire;
- d) dans le cas où le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention et son garant ont, en conformité avec le paragraphe 755(2), présenté une demande à la Cour d'Amirauté en vue de limiter leur responsabilité, les montants ou les garanties que chacun a déposés auprès du tribunal sont réunis et pris en considération globalement en regard de chaque demande.

Enregistrement des jugements étrangers

760. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 761 à 768.

«**bénéficiaire du jugement**» Personne au profit de laquelle un jugement étranger a été rendu, y compris son exécuteur, son administrateur, son héritier et son ayant cause.

«**débiteur**» Personne contre qui un jugement étranger a été rendu, y compris celle contre qui ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l'État où il est rendu.

«**jugement étranger**» Jugement d'un tribunal d'un État, autre que le Canada, partie à la Convention sur la responsabilité civile concernant la responsabilité dont il est question à l'article III de cette convention et qui résulte d'un événement survenu après l'entrée en vigueur de la présente partie.

761. (1) Lorsqu'un jugement étranger est rendu, le bénéficiaire du jugement peut présenter à la Cour d'Amirauté, durant la période où ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l'État où il est rendu, une demande d'enregistrement du jugement conformément aux Règles de la Cour d'Amirauté.

(2) Sur présentation de cette demande, la Cour d'Amirauté peut, sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'article 764, ordonner l'enregistrement du jugement étranger si elle est d'avis que les conditions suivantes se présentent :

- a) l'enregistrement est justifié;
- b) le jugement étranger n'est pas frappé d'appel et n'est plus sujet à un appel dans l'État étranger.

(3) Si, conformément aux Règles de la Cour d'Amirauté, le débiteur comparaît à l'audition de la demande visée au paragra-

phe (1), la Cour d'Amirauté doit refuser d'ordonner l'enregistrement d'un jugement étranger si elle est d'avis que l'un des faits suivants existe :

- a) les obligations résultant du jugement étranger sont éteintes;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement étranger a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;
- d) un avis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas eu vraiment l'occasion d'exposer son point de vue.

(4) Sur présentation de la demande visée au paragraphe (1), si la Cour d'Amirauté est d'avis que les obligations résultant du jugement étranger ont été partiellement satisfaites, le jugement étranger fait l'objet d'une ordonnance d'enregistrement seulement en ce qui concerne le solde à payer.

762. Pour l'application de l'article 761, doit être considéré comme étant un élément du jugement étranger, l'intérêt qui court jusqu'à la date de l'enregistrement sur ce jugement en vertu de la loi de l'état dans lequel le jugement a été rendu.

763. Les frais raisonnables engagés par le bénéficiaire du jugement en vue de l'enregistrement du jugement étranger, y compris les frais engagés pour en obtenir une ampliation ou un exemplaire certifié conforme du tribunal étranger, peuvent être recouvrés comme s'il s'agissait de montants dont le jugement étranger ordonne le paiement; ces frais doivent être taxés par le fonctionnaire compétent de la Cour d'Amirauté lequel en certifie le montant sur l'ordonnance d'enregistrement.

764. (1) Un jugement étranger qui ordonne le paiement d'une somme en devises autres que canadiennes ne peut être enregistré aux termes de l'article 761 avant que la Cour d'Amirauté n'en ait déterminé l'équivalence en monnaie canadienne d'après le taux de change applicable à la date où le jugement en question a été rendu, après vérification auprès d'une

banque à charte au Canada; pour déterminer cette équivalence, la Cour d'Amirauté peut exiger que le bénéficiaire du jugement fournisse la preuve, qu'elle estime nécessaire, du taux de change applicable.

(2) Lorsque l'équivalence en monnaie canadienne a été déterminée conformément au paragraphe (1), la Cour d'Amirauté doit certifier sur l'ordonnance d'enregistrement le montant ainsi déterminé; à la suite de cet enregistrement, le jugement étranger est réputé être un jugement ordonnant le paiement du montant ainsi certifié.

765. Sous réserve de l'article 766, un jugement étranger enregistré en conformité avec l'article 761 a, à compter de la date de son enregistrement, la même force et les mêmes effets qu'un jugement de la Cour d'Amirauté rendu à cette date.

766. Lorsque ce jugement étranger est enregistré en conformité avec l'article 761 à la suite d'une audition par défaut, il ne peut être exécuté avant un délai de trente jours après signification d'un avis de l'enregistrement au débiteur dans la forme et suivant les modalités prévues aux Règles de la Cour d'Amirauté pour la signification de l'acte introductif d'instance.

767. (1) En tout temps, après l'enregistrement du jugement étranger visé à l'article 761, le débiteur peut demander à la Cour d'Amirauté, conformément aux Règles de cette cour, de radier l'enregistrement du jugement pour les motifs mentionnés au paragraphe (2).

(2) Sur présentation de cette demande, la Cour d'Amirauté doit radier l'enregistrement d'un jugement étranger si elle est d'avis que l'un des faits suivants existe :

- a) les obligations résultant de ce jugement sont éteintes en tout ou en partie;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement étranger a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;

d) un avis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas eu vraiment l'occasion d'exposer son point de vue;

e) l'enregistrement du jugement étranger a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;

f) une erreur a été effectuée dans la conversion en monnaie canadienne, mentionnée à l'article 764, de la somme qui fait l'objet du jugement étranger;

g) le jugement enregistré comportait une somme à titre d'intérêt sur le jugement étranger à laquelle le bénéficiaire du jugement n'avait pas droit;

h) pour tout autre raison, la Cour d'Amirauté a commis une erreur en enregistrant le jugement étranger.

(3) Lorsque la Cour d'Amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger pour le motif que les obligations résultant de ce jugement sont en partie éteintes ou encore pour un motif mentionné à l'alinéa (2)f) ou g), elle doit ordonner que le jugement étranger soit enregistré pour la somme diminuée.

768. (1) En tout temps après l'enregistrement d'un jugement étranger en conformité avec l'article 761, le débiteur peut, en conformité avec les Règles de la Cour d'Amirauté, demander à celle-ci de suspendre l'exécution de ce jugement au motif qu'une demande de radiation de l'enregistrement a été présentée aux termes du paragraphe 767(1); si la Cour d'Amirauté est convaincue que cette demande de radiation a effectivement été présentée, elle peut suspendre l'exécution du jugement soit de façon absolue, soit pour la période de temps et selon les modalités qu'elle estime indiquées, et elle peut aussi, en raison de nouveaux éléments de preuve, modifier ou mettre un terme à cette suspension.

(2) La présentation d'une demande de radiation en vertu du paragraphe 767(1) est le seul motif de suspension de l'exécution d'un jugement enregistré.

*Fonds international d'indemnisation des
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures*

769. Pour l'application de la présente partie, le Fonds international est doté de la personnalité juridique et le directeur du Fonds est son représentant légal.

770. Dans le cas où un créancier intente une action en responsabilité, fondée sur le paragraphe 750(1), contre le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention ou son garant, le Fonds international est mis en cause de la façon suivante :

- a) les documents qui entament les procédures sont signifiés au Fonds international qui devient par ce fait partie à ces procédures;
- b) le Fonds international peut comparaître et prendre les mesures que son directeur juge indiquées à sa bonne administration.

771. En plus des modes de signification prévus par le droit de la province où sont intentées les procédures mentionnées à l'article 770, la signification de documents au Fonds international en application de l'alinéa 770a) peut se faire par courrier recommandé.

772. Dans le cas où un événement met en cause un navire soumis à l'application de la Convention, le Fonds international est tenu, sous réserve des dispositions de la Convention sur le Fonds international, de verser une indemnisation conforme aux termes de l'article 4 de cette convention, dans la mesure où un créancier a été, en application de la présente partie, incapable d'obtenir pleine indemnisation de la part du propriétaire du navire ou du garant de ce propriétaire.

773. Dans le cas d'un événement mettant en cause un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé dans un État qui est partie à la Convention sur

le Fonds international, ce dernier est tenu d'indemniser le propriétaire de ce navire et le garant de celui-ci conformément à l'article 5 de la Convention.

774. (1) L'administrateur effectue au Fonds international des versements qui proviennent de la Caisse d'indemnisation, en conformité avec les articles 10, 11 et 12 de la Convention sur le Fonds international; il fournit au directeur du Fonds international les renseignements que l'article 15 de la Convention sur le Fonds international exige à cet égard.

(2) Lorsque deux entités font partie d'un même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* elles sont réputées être des «personnes associées» au sens de la définition de «personne associée» à l'alinéa 2b) de l'article 10 de la Convention sur le Fonds international.

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

775. Il est ouvert au Fonds du revenu consolidé un compte intitulé Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Ce compte est crédité des sommes suivantes :

- a) les versements reçus en vertu des articles 789 et 794;
- b) l'intérêt calculé en conformité avec l'article 776;
- c) les sommes qu'obtient l'administrateur en vertu de l'alinéa 784(3)c).

Ce compte est débité des sommes suivantes :

- d) les sommes que l'administrateur verse en vertu de l'article 774, de l'alinéa 784(3)a), de l'alinéa 785(5)a), ainsi que du paragraphe 785(9) ou conformément au règlement d'une affaire;
- e) les intérêts versés en conformité avec l'article 796;
- f) les frais et honoraires dont le paiement est ordonné en vertu de l'article 780;

g) la rémunération et le remboursement des dépenses des évaluateurs, dont le paiement est ordonné en vertu du paragraphe 785(6);

h) les sommes qu'un tribunal ordonne de payer, dans un jugement rendu contre la Caisse d'indemnisation, ainsi que les frais que ce tribunal accorde contre la Caisse.

776. Le ministre des Finances crédite à la Caisse d'indemnisation, aux moments que décrète le gouverneur en conseil, un intérêt, au taux fixé par ce dernier, calculé sur le solde créditeur de la Caisse.

Administrateur et administrateur adjoint

777. (1) Le gouverneur en conseil nomme, à titre inamovible pour une période maximale de cinq ans, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation.

(2) Le mandat de l'administrateur est renouvelable à son expiration.

778. (1) Il est interdit à l'administrateur, pendant son mandat, d'accepter une charge, une commission ou un autre poste, ou de s'y maintenir, ou encore de conclure un contrat ou une entente, d'y être partie, d'y participer ou d'en bénéficier, si ce contrat ou cette entente a pour effet de le rendre inéligible à la Chambre des communes aux termes de la *Loi sur le Sénat et la Chambre des communes*.

(2) Le mandat de l'administrateur qui contrevient au paragraphe (1) prend fin à la date fixée par le gouverneur en conseil; cette date suit de trente jours au maximum la réception par le Ministre d'un avis l'informant de la contravention; cette contravention n'affecte pas la validité des actions accomplies par l'administrateur au nom de la Caisse d'indemnisation entre la date de la contravention et celle de la fin de son mandat en vertu du présent paragraphe.

779. Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente partie, l'administrateur peut obtenir les avis et l'assistance techniques, professionnels et autres qu'il juge nécessaires.

780. (1) Les frais engagés par l'administrateur dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente partie, de même que ses honoraires, calculés en conformité avec le tarif réglementaire sont, sur directive du ministre des Finances, payés sur le Fonds du revenu consolidé et portés au débit de la Caisse d'indemnisation.

(2) Les fonctionnaires de la Cour d'Amirauté peuvent, à la demande du ministre de la Justice, taxer les comptes de frais ou honoraires présentés par l'administrateur au ministre des Finances comme si l'administrateur représentait Sa Majesté dans des procédures devant la Cour; cependant, cette façon de procéder ne peut jamais permettre d'accorder des honoraires supérieurs à ceux que prévoit le tarif réglementaire prévu au paragraphe (1).

781. (1) Le gouverneur en conseil peut nommer à titre inamovible pour un maximum de cinq ans un administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation.

(2) Le mandat de l'administrateur adjoint est renouvelable à son expiration.

(3) En cas d'absence ou d'empêchement de l'administrateur ou de vacance de son poste, la suppléance est assumée par l'administrateur adjoint.

(4) Les articles 778 et 780 s'appliquent à l'administrateur adjoint.

Responsabilité de la Caisse d'indemnisation

782. Sous réserve de la présente partie, la Caisse d'indemnisation assume la res-

ponsabilité décrite au paragraphe 750(1) dans les cas suivants :

a) malgré la prise de toutes les mesures raisonnables dans les circonstances, il a été impossible d'être indemnisé par le propriétaire du navire ou, dans le cas d'un navire soumis à l'application de la Convention, par le Fonds international;

b) le propriétaire du navire n'est pas responsable parce qu'il peut invoquer l'une des défenses mentionnées au paragraphe 750(3) et le Fonds international n'est pas responsable non plus;

c) la créance dépasse la limite fixée à la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente partie, dans la mesure où ce surplus ne peut être recouvré du Fonds international;

d) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui impose le paragraphe 750(1), dans la mesure où le Fonds international n'est pas tenu de remplir l'une quelconque de ces obligations;

e) les dommages réels ou le risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par un navire soumis à l'application de la Convention, mais son propriétaire n'est pas responsable parce que ces dommages, ou le risque de dommages, se sont produits dans une zone de pêche du Canada désignée en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche* mais hors des endroits mentionnés aux alinéas 748(2)a) à c);

f) la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et l'administrateur est incapable d'établir que l'événement qui en est à l'origine n'est pas imputable à un navire;

g) l'administrateur est partie au règlement d'une affaire en vertu de l'article 786.

Demandes en vertu de l'article 750

783. (1) En plus des droits qu'elles peuvent exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 782, les person-

nes, sauf celles qui sont visées à l'alinéa 750(1)b), qui ont subi des préjudices ou des dommages ou qui ont encouru des frais mentionnés au paragraphe 750(1) à cause de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent déposer auprès de l'administrateur dans les délais qui suivent, une demande en recouvrement de créance due à ces dommages, préjudices et frais, sous réserve du pouvoir donné à la Cour d'Amirauté à l'alinéa 788a) de prescrire une période plus courte :

a) s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans de l'événement qui les a causé;

b) s'il n'y a pas eu de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans l'année qui suit l'événement.

(2) Sur réception de la demande en recouvrement de créance, l'administrateur procède de la façon suivante :

a) il enquête sur la créance et l'évalue;

b) il fait une offre de règlement pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

(3) Pour enquêter sur les créances et les évaluer en conformité avec le paragraphe (2), l'administrateur a les pouvoirs d'un commissaire en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(4) En enquêtant sur les créances et en les évaluant, l'administrateur doit se préoccuper seulement des faits suivants :

a) si la créance est couverte par le paragraphe (1);

b) si la créance résulte, en tout ou en partie

(i) soit d'une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage,

(ii) soit de la négligence de celui-ci.

(5) Le demandeur n'est pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par un navire mais l'administrateur rejette la demande s'il est d'avis que la preuve établit que l'événement n'a pas été causé par un navire.

(6) L'administrateur réduit proportionnellement ou annule la demande lorsqu'il est convaincu que l'événement à l'origine de celle-ci est attribuable en tout ou en partie :

a) soit à une action ou une omission du demandeur visant à causer un dommage;

b) soit à sa négligence.

784. (1) Le demandeur a soixante jours, à compter de la réception de l'offre, pour accepter ou refuser l'offre de règlement que lui transmet l'administrateur en conformité avec le paragraphe 783(2); si l'administrateur n'est pas avisé du choix du demandeur dans ce délai, celui-ci est présumé avoir refusé.

(2) Le demandeur peut interjeter appel devant la Cour d'Amirauté au sujet de l'offre de règlement ou du rejet de la demande, selon le cas, dans celui des délais suivants qui s'applique :

a) dans les soixante jours suivant la réception d'une offre de règlement prévue au paragraphe 783(2);

b) dans les soixante jours suivant la réception d'un avis de rejet de sa demande par l'administrateur.

Dans le cas d'un appel du rejet de la demande, la Cour d'Amirauté ne prend en considération que les éléments mentionnés aux alinéas 783(4)a) et b).

(3) L'acceptation par le demandeur de l'offre de règlement présentée par l'administrateur entraîne les conséquences suivantes :

a) l'administrateur ordonne immédiatement que la somme offerte soit versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;

b) le demandeur ne peut plus faire valoir les droits qu'il peut avoir contre qui que ce soit à l'égard des questions visées au paragraphe 750(1) en ce qui concerne l'événement auquel se rapporte l'offre de règlement;

c) dans la limite du montant versé au demandeur, l'administrateur est subrogé aux droits de celui-ci mentionnés à l'alinéa b); il prend toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable le montant qu'il a versé au demandeur; à cette fin, il peut intenter une action en son nom ou au nom du demandeur.

Demandes pour pertes de revenus

785. (1) Les personnes mentionnées au présent paragraphe qui subissent une perte de revenus, présents ou futurs, ou qui, dans le cas des personnes visées à l'alinéa d), perdent leur source d'approvisionnement en nourriture ou en pelleteries, à cause d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire, et qui ne peuvent être indemnisées autrement en vertu de la présente partie ou d'une autre règle de droit peuvent, sous réserve du paragraphe (4), présenter une demande en recouvrement de créance à ce sujet à l'administrateur dans les trois ans suivant le début du rejet d'hydrocarbures ou du moment où l'on peut raisonnablement présumer qu'ils en ont eu connaissance et dans les six ans qui suivent l'événement qui a entraîné le rejet. Le présent paragraphe s'applique aux personnes suivantes :

a) le particulier qui tire un revenu :

- (i) de la pêche,
- (ii) de la production, de la reproduction des poissons, de la conservation

ou de l'engraissement et de l'élevage des poissons,

(iii) de la culture ou de la récolte des plantes aquatiques;

b) le propriétaire de bateau de pêche qui tire un revenu de la location de bateaux de pêche à des détenteurs de permis de pêche commerciaux délivrés au Canada;

c) un individu qui tire un revenu de la manutention du poisson à terre au Canada immédiatement après son déchargement du bateau de pêche;

d) une personne qui pêche ou chasse pour subvenir à ses propres besoins en nourriture ou en pelleteries;

e) une personne qui, au Canada, loue ou frète des bateaux pour la pêche sportive;

f) un travailleur dans une usine de traitement du poisson au Canada à l'exclusion des personnes qui n'ont que des responsabilités de surveillance ou de gestion; le présent alinéa ne vise toutefois pas les exploitations coopératives du genre familial dont la production totale annuelle est inférieure à 1 400 tonnes ou dont le nombre annuel moyen de salariés est inférieur à 50.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), «poisson», «pêche» et «bateaux de pêche» s'entendent au sens de la *Loi sur les pêcheries*.

(3) Seules les personnes suivantes peuvent bénéficier du droit de présenter une demande en vertu du présent article :

a) celles qui exercent l'activité en question légalement;

b) sauf dans le cas de l'alinéa (1)d), soit les particuliers qui sont citoyens canadiens ou résident en permanence au Canada au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*, soit les personnes morales qui sont légalement constituées par les lois du Canada ou d'une province ou en vertu de celles-ci.

(4) La Cour d'Amirauté peut, en vertu de l'alinéa 788a) diminuer, par ordonnance, le délai mentionné au paragraphe (1).

(5) Sur réception d'une demande visée au paragraphe (1), l'administrateur :

a) ordonne que la somme réclamée ou convenue entre lui et le demandeur soit versée à celui-ci par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation s'il le juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse;

b) dans tout autre cas, transmet la demande au Ministre.

(6) Sur réception d'une demande que lui transmet l'administrateur en vertu de l'alinéa (5)b), le Ministre :

a) nomme un ou plusieurs évaluateurs après consultation avec le ministre des Pêches et des Océans, le ministre de l'Environnement et l'administrateur; les évaluateurs ne doivent pas faire partie de la Fonction publique au sens que donne à cette expression le paragraphe 2(1) de la *Loi sur la pension de la Fonction publique*;

b) fixe la rémunération et les indemnités qui seront versées aux évaluateurs en raison de l'exécution de leur mandat, de même qu'il autorise l'administrateur à les payer.

(7) En vue d'évaluer le préjudice que vise la demande présentée en vertu du présent article, l'évaluateur :

a) après avoir avisé dans un délai raisonnable l'administrateur et le demandeur de son intention, rencontre ceux-ci ou leur représentant autorisé respectif;

b) peut recevoir et prendre en considération les éléments de preuve oraux ou écrits qui lui sont présentés par l'administrateur ou le demandeur, ou de leur part, que ces éléments de preuve soient ou non admissibles en preuve devant un tribunal.

Pour l'application du présent paragraphe, l'évaluateur a les pouvoirs d'un commis-

saire en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(8) Dans les soixante jours suivant la date de sa nomination, ou dans un délai supérieur accepté par le Ministre, l'évaluateur remet au Ministre un rapport qui indique si, à son avis :

- a) le demandeur a établi son préjudice;
- b) la perte a été causée par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire;
- c) le préjudice n'est pas susceptible de faire l'objet d'une indemnisation en vertu d'une autre disposition de la présente partie ou d'une autre règle de droit.

Si l'évaluateur estime que le préjudice a été établi, qu'il a été causé par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire et qu'il ne peut faire l'objet d'une indemnisation en vertu d'une autre disposition de la présente partie ou d'une autre règle de droit, il spécifie dans son rapport le montant auquel il évalue le préjudice.

(9) Le Ministre envoie immédiatement à l'administrateur et au demandeur un exemplaire du rapport visé au paragraphe (8); si le rapport indique le montant du préjudice évalué, l'administrateur doit aussitôt le payer au demandeur.

Action en responsabilité contre le propriétaire du navire

786. (1) À l'exception des procédures qu'intente le Ministre fondées sur l'alinéa 750(1)c) à l'égard d'un polluant autre que les hydrocarbures, les règles qui suivent s'appliquent aux actions en responsabilité fondées sur le paragraphe 750(1) intentées contre le propriétaire d'un navire ou son garant :

- a) l'action doit être signifiée à l'administrateur et ce dernier devient par ce fait partie à ces procédures;
- b) l'administrateur doit comparaître et prendre les mesures qu'il juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse d'indemnisation; il peut notamment régler une affaire avant ou après jugement.

(2) Dans le cas où il règle une affaire en vertu de l'alinéa (1)b), l'administrateur ordonne le versement au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation du montant qu'il a accepté lors du règlement.

*Limite de responsabilité de la Caisse
d'indemnisation*

787. (1) Pour un même événement, le montant total maximal que la Caisse d'indemnisation peut payer à l'égard de toutes les demandes en recouvrement de créance qui lui sont présentées en vertu des articles 782, 783 et 785 ainsi qu'en raison de règlements, est l'un des montants suivants :

- a) cent millions de dollars, si l'événement survient durant l'exercice au cours duquel la présente partie entre en vigueur;
- b) un montant calculé en conformité avec le paragraphe (2), si l'événement survient après cet exercice.

(2) Le montant maximal mentionné à l'alinéa (1)a) est rajusté annuellement de la façon réglementaire; il est rajusté de telle sorte que, à l'égard de tout événement se produisant au cours d'un exercice subséquent, la limite de responsabilité devienne égale au produit des éléments suivants :

- a) la limite de responsabilité qui aurait été applicable à cet exercice subséquent si aucun rajustement n'avait été apporté à son égard aux termes du présent article;
- b) le rapport entre l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour l'année qui se termine le 31 décembre qui précède l'exercice pour lequel le rajustement est calculé et cet indice des prix en ce qui concerne l'année précédente.

(3) Pour l'application du présent article, les règles suivantes s'appliquent :

a) toute mention de «l'indice des prix à la consommation», à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, s'entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada en conformité avec la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire pour une année donnée et sur la façon d'exprimer cette moyenne quand il s'agit d'une fraction d'un nombre entier;

c) dans les cas où l'indice des prix à la consommation pour le Canada, tel que publié par Statistique Canada en application de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est apporté à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul de la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation en application du présent article;

d) un ajustement du contenu de l'indice des prix à la consommation pour le Canada n'affecte pas l'application du présent article.

(4) Dès que la limite de responsabilité visée au paragraphe (1) est rajustée aux termes du présent article, le Ministre la fait annuellement publier dans la *Gazette du Canada* aussitôt que cette limite rajustée devient disponible et elle devient alors admissible en preuve dans toutes les procédures en vertu de la présente partie, la limite ainsi publiée faisant foi de la limite

de responsabilité pour l'exercice en question.

Demandes de directives judiciaires

788. Dans le cas où la Cour d'Amirauté est convaincue, sur demande de l'administrateur et si les autres parties intéressées ont reçu un avis que la Cour estime juste dans les circonstances, que, à l'égard d'un événement particulier, la responsabilité totale de la Caisse d'indemnisation en vertu des articles 782, 783 et 785, ainsi que du paragraphe 786(2), peut dépasser la limite fixée en vertu de l'article 787, elle peut rendre une ordonnance sur les points suivants :

- a) l'exclusion des demandeurs qui ne soumettent pas leurs demandes à l'administrateur dans le délai que la Cour impose;
- b) le paiement différé et le paiement au prorata ou l'un de ces modes de paiement des demandes établies.

Contributions à la Caisse d'indemnisation

789. (1) Sous réserve du paragraphe 791(1), une contribution déterminée en conformité avec l'article 790 est versée au receveur général pour :

- a) chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire;
- b) chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures expédiée d'un endroit au Canada.

Pour l'application du présent article et des articles 790 à 794, «hydrocarbures» s'entend des «hydrocarbures donnant lieu à contribution» visés au paragraphe 3 de l'article 1 de la Convention sur le Fonds international.

(2) Les contributions visées au paragraphe (1) ou une sûreté, jugée acceptable par le Ministre quant à son montant et à sa forme, sont remis aux moments suivants :

- a) avant le déchargement, dans le cas visé à l'alinéa (1)a);

b) avant l'appareillage du lieu de chargement, dans le cas visé à l'alinéa (1)*b*).

(3) Les sommes payables en vertu du paragraphe (1) et les intérêts afférents sont des créances de Sa Majesté, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant tout tribunal compétent; le remboursement peut être réclamé :

a) en cas d'importation sur un navire au Canada d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, au destinataire ou au chargeur d'hydrocarbures;

b) en cas d'expédition sur un navire d'un endroit au Canada d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, à l'expéditeur ou au chargeur d'hydrocarbures.

790. (1) Les contributions visées au paragraphe 789(1) sont de trente cents pendant l'exercice au cours duquel la présente partie entre en vigueur.

(2) Le montant de la contribution mentionnée au paragraphe (1) est rajusté chaque année de la façon réglementaire; il devient égal pour chaque exercice subséquent au produit des éléments suivants :

a) la contribution qui aurait été payable à l'égard de cet exercice subséquent si aucun rajustement n'avait été apporté à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour la période de douze mois qui se termine le 31 décembre qui précède l'exercice pour lequel le rajustement est calculé et cet indice en ce qui concerne la période de douze mois précédente.

(3) Pour l'application du présent article, les règles suivantes s'appliquent :

a) toute mention de «l'indice des prix à la consommation», à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, s'entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période de douze mois, publiés par Statistique Canada en conformité avec la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d'exprimer cette moyenne quand il s'agit d'une fraction d'un nombre entier;

c) dans les cas où l'indice des prix à la consommation pour le Canada, tel que publié par Statistique Canada en application de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est apporté à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul des contributions en application du présent article;

d) un ajustement du contenu de l'indice des prix à la consommation pour le Canada n'affecte pas l'application du présent article.

(4) Dès que le montant de la contribution visée au paragraphe 789(1) est rajusté aux termes du présent article, le Ministre le fait annuellement publier dans la *Gazette du Canada* aussitôt que ce montant rajusté devient disponible et il devient alors admissible en preuve dans toutes les procédures en vertu de la présente partie, le montant ainsi publié faisant foi de la contribution pour l'exercice en question.

791. (1) Le Ministre peut au besoin, par arrêté, après consultation avec le ministre des Pêches et des Océans et le ministre de l'Environnement, soit suspen-

dre l'exigibilité de la contribution visée à l'article 789, soit la rétablir.

(2) Une suspension ou une nouvelle imposition faite en vertu du paragraphe (1) n'affecte pas l'application de l'article 790.

792. Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

- a) prescrire la façon de verser les contributions visées à l'article 789;
- b) prévoir le dépôt, auprès du Ministre, de renseignements par une des personnes visées au paragraphe 789(3) dont des contributions peuvent être exigées en vertu de l'article 789;
- c) prévoir le dépôt, auprès du Ministre, de renseignements qui permettront à l'administrateur de s'acquitter de ses obligations en vertu de l'article 774.

793. (1) Les personnes visées au paragraphe 789(3) dont des contributions peuvent être exigées et les responsables du paiement de contributions en vertu du paragraphe 789(1) doivent tenir un registre et des livres de compte à leurs bureaux au Canada ou à un autre endroit, au Canada, désigné par le Ministre; ce registre et ces livres contiennent les renseignements suivants :

- a) les montants qu'elles doivent verser en vertu du paragraphe 789(1);
- b) les types et quantités d'hydrocarbures auxquels se rapportent les montants visés à l'alinéa a);
- c) la date et le lieu auxquels les montants visés à l'alinéa a) ont été payés ou une sûreté remise à leur égard en conformité avec le paragraphe 789(2);
- d) les autres renseignements que le Ministre peut exiger pour déterminer les montants visés à l'alinéa a) et le moment auquel ces montants arrivent à échéance.

(2) Les personnes tenues, en vertu du présent article, de garder un registre et des livres de compte doivent, sauf autorisation

contraire du Ministre, conserver ceux-ci, de même que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent, jusqu'à l'expiration de six années après celle à laquelle se rapportent le registre et les livres de compte en question.

(3) Ces personnes doivent, aux heures convenables, donner accès aux registres et livres de compte pour inspection, ainsi qu'aux comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui se trouvent dans ces registres et livres, aux personnes désignées par écrit à cette fin par le Ministre; elles doivent aussi leur fournir les moyens nécessaires à l'inspection de ces registres, livres de compte, pièces justificatives et comptes.

(4) L'inspecteur désigné par écrit à cette fin par le Ministre peut, aux heures convenables, pénétrer en tous lieux où il a des motifs raisonnables de croire que se trouvent des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents ayant rapport aux contributions visées au paragraphe 789(1) et peut :

a) examiner tout ce qu'il y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qu'il a des motifs raisonnables de croire contenir des renseignements pertinents à l'application de la présente partie;

b) exiger du propriétaire, de l'occupant ou du responsable de ces lieux qu'ils lui accordent, dans la mesure de ce qui est raisonnable, toute leur aide en rapport avec l'inspection prévue à l'alinéa *a)* et qu'ils répondent à toute question appropriée portant sur cette inspection; il peut exiger qu'ils soient présents lors de l'inspection.

(5) Un inspecteur désigné par le Ministre reçoit un certificat de sa désignation; il est tenu de le présenter, sur demande, au propriétaire, à l'occupant ou au responsable des lieux qui font l'objet de sa visite dès son arrivée en ces lieux.

(6) Une fois l'inspection terminée, l'inspecteur rédige un rapport complet qu'il transmet au Ministre.

(7) L'original ou une copie des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents emportés en application de l'alinéa (4)a) est retourné à la personne qui en avait la garde lors de la saisie, dans les vingt et un jours de cette saisie ou dans tel délai plus long qu'impose, pour cause, un juge d'une Cour supérieure ou qu'accepte une personne ayant droit au retour des objets saisis.

(8) La personne qui avait la garde des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qui ont été emportés doit être avisée d'une demande de prolongation du délai présentée à un juge en vertu du paragraphe (7).

(9) Les copies des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents, faites en vertu de l'alinéa (4)a) et certifiées conformes par le Ministre, sont admissibles en preuve lors d'une poursuite pour infraction à la présente loi et, en l'absence de preuve contraire, elles font foi de leur contenu.

(10) Il est interdit de gêner ou d'entraver l'action de l'inspecteur dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article.

(11) Il est interdit de faire sciemment à un inspecteur une déclaration fausse ou trompeuse, soit oralement ou par écrit, lorsque celui-ci agit dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article.

794. Un intérêt au taux fixé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances est payable sur le solde non versé des contributions visées au paragraphe 789(2), à compter du moment où les hydrocarbures sont déchargés ou de celui où le navire quitte les installations de chargement, selon le cas.

Rapport annuel

795. (1) Au début de chaque exercice, l'administrateur remet au Ministre, dans les meilleurs délais, un rapport, en la forme prescrite par celui-ci, de ses activités pour l'exercice précédent. À compter de la réception du rapport, le Ministre dispose d'un délai de dix jours de séance pour le déposer devant le Parlement.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), tout jour où siège l'une des chambres du Parlement est un jour de séance.

Intérêts sur les demandes en recouvrement de créance

796. (1) Aux demandes en recouvrement de créance présentées en vertu de la présente partie contre le propriétaire d'un navire, le garant d'un propriétaire de navire, la Caisse d'indemnisation ou le Fonds international, s'ajoutent des intérêts calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les versements en retard et les versements en trop d'impôt sur le revenu.

(2) Les intérêts visés au paragraphe (1) sont calculés :

a) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 750(1)a), à compter de la date où surviennent les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

b) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 750(1)b) ou c), à compter :

(i) soit de la date où sont encourus les coûts et frais,

(ii) soit de la date où surviennent les dommages ou le préjudice;

c) dans le cas d'une demande fondée sur l'article 785, à compter de la perte de revenu.

Infractions

797. (1) Quiconque omet de fournir la preuve de sa responsabilité financière dans les conditions et au moment où il en est requis en vertu du paragraphe 757(3) est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

(2) Lorsque le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution au sens de l'article 727, a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction au paragraphe (1) a été commise à l'égard d'un navire, il peut en ordonner la détention et l'article 745 s'applique à cette ordonnance, compte tenu des adaptations de circonstance.

798. (1) Quiconque volontairement, de quelque manière que ce soit, se soustrait ou tente de se soustraire au paiement d'un montant payable en vertu de l'article 789 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

(2) Quiconque omet de produire, de la manière et au moment exigés par un règlement pris en application de l'alinéa 792*b*), une déclaration contenant, en substance, les renseignements exigés à cet égard, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent dollars pour chaque jour que dure cette omission.

(3) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars, quiconque omet :

- a*) soit de tenir les registres et les livres de compte visés au paragraphe 793(1);
- b*) soit de garder un registre, livre de compte, compte ou pièce justificative visé au paragraphe 793(2).

(4) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars quiconque :

- a) inscrit sciemment un faux renseignement ou une fausse entrée dans un registre, livre de compte ou tout autre document visé à l'article 793, qu'il est requis de conserver;
- b) détruit, détériore ou falsifie sciemment un registre, livre de compte ou tout autre document visé à l'article 793, qu'il est requis de conserver.

(5) Quiconque contrevient au paragraphe 793(10) ou (11) est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

799. Une personne accusée d'une infraction à la présente partie peut être jugée par tout tribunal au Canada qui aurait compétence si l'infraction avait été perpétrée à l'intérieur de sa juridiction ordinaire.

Rèlements

800. Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

- a) prévoir ce qui doit être fait de façon réglementaire en vertu de la présente partie;
- b) prévoir, d'une façon générale, l'application de la présente partie.»

77. (1) La même loi est modifiée par substitution, au numéro de partie XXI, du numéro XXII, et, au numéro d'article 762, du numéro 801.

(2) Le paragraphe 801(2) de la même loi, selon la renumérotation prévue au paragraphe (1), est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) La définition d'engins à portance dynamique», à l'article 2 et aux articles 3 et 705 à 705.4 de la présente loi, entre en

vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.»

(3) Le paragraphe 801(3) de la même loi, selon la renumérotation prévue au paragraphe (1), est abrogé.

78. L'annexe I de la même loi est abrogée.

79. Dans la version française de la même loi et de ses règlements, sauf exigence contraire du contexte, le mot «lieutenant» est changé par l'expression «officier de pont», le mot «mécanicien» par l'expression «officier mécanicien», l'expression «ligne de pont» par l'expression «livet de pont», le mot «certificat» par l'expression «certificat ou brevet», le mot «visiteur» par l'expression «expert maritime», avec les adaptations grammaticales nécessaires.

80. (1) Il demeure entendu que les articles 472, 477, 478 et 482 du chapitre 29 des Statuts révisés du Canada de 1952 continuent d'être en vigueur jusqu'à leur abrogation par le paragraphe (2) du présent article.

(2) Les articles 472, 477, 478 et 482 du chapitre 29 des Statuts révisés du Canada de 1952 sont abrogés.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

81. (1) L'article 76 s'applique aux dommages et aux préjudices qui surviennent après son entrée en vigueur de même qu'aux frais qui sont engagés après cette entrée en vigueur, indépendamment de la date de survenance de l'événement qui leur a donné lieu.

(2) Les demandes en recouvrement de créance présentées à la Caisse d'indemnisation après l'entrée en vigueur de l'article 76 à l'égard de dommages et de préjudices survenus, de même qu'à l'égard des frais engagés, avant cette entrée en vigueur, sont déterminées en conformité avec les dispositions de la partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, telles qu'elles se lisaient immédiatement avant l'entrée en vigueur de cet article.

(3) Les droits et obligations de la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui existent à l'entrée en vigueur de l'article 76 deviennent au moment de cette entrée en

vigueur ceux de la Caisse d'indemnisation; les demandes non encore réglées à ce moment peuvent être dirigées contre la Caisse d'indemnisation, les droits transférés peuvent être exercés et les obligations remplies par celle-ci en conformité avec les dispositions de la partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de cet article.

82. Le solde créditeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime en existence immédiatement avant l'entrée en vigueur de l'article 76 est porté au crédit de la Caisse d'indemnisation dès l'entrée en vigueur de cet article.

83. La personne qui occupe le poste de directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime à l'entrée en vigueur de l'article 76 devient l'administrateur de la Caisse d'indemnisation jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans comme si elle avait été nommée pour la période qui lui reste à servir en vertu du paragraphe 777(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par l'article 76 de la présente loi.

LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

84. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* est modifiée par insertion, après l'intertitre qui précède l'article 3, de ce qui suit :

«**2.1** Les dispositions de la partie XXI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou des règlements pris en vertu de cette partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la présente loi à l'égard d'un «navire soumis à l'application de la Convention» au sens de cette partie.»

LOI SUR LE CODE MARITIME

85. (1) Le paragraphe 4(8) de la *Loi sur le Code maritime* est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(8) Les articles 94, 95, 100, 101, 106, 108, 570 à 580, 683 à 691 et 702 de la même loi sont abrogés.»

(2) Le paragraphe 4(9) de la même loi est abrogé.

LOI SUR LA PRODUCTION ET LA
CONSERVATION DU PÉTROLE ET DU GAZ

86. Le paragraphe 19(1) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz* est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«19. (1) Aux fins des articles 19.1 à 19.4, «écoulement» désigne tout déversement, dégagement ou fuite de pétrole ou de gaz qui n'est pas autorisé par le paragraphe (4) ou toute autre loi du Parlement.»

ENTRÉE EN VIGUEUR

87. La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Mike Forrestall moved,—

That the Committee use the reprint of Bill C-75 with the revised French version prepared by the Department of Justice.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 11:01 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Mike Forrestall propose,—

Que le Comité utilise la réimpression du projet de loi C-75, ainsi que la version française révisée qu'a produite le ministère de la Justice.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Le Secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 11 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

[Texte]

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)*

[Texte]

Tuesday, March 4, 1986

• 0954

The Chairman: I would like to call the meeting to order. I apologize for my tardiness, but I was not aware of the room change. That is why I was late, but I see I am not the only one who was a little late.

First of all, members of the committee, I would like to report to you that at the steering group meeting we agreed to meet today at 9.30 a.m. and conclude at 11 a.m. for clause-by-clause consideration; to meet this afternoon at 3.30 in Room 308 West Block to hear three witnesses who have not, until today, been heard; to meet Tuesday, March 11, at 9.30 a.m., in Room 308 West Block.

• 0955

Originally we had hoped to have the Minister here this morning. Unfortunately, Mr. Mazankowski cannot be with us until Wednesday, March 12 at 3.15 p.m. in Room 308, West Block, as I just announced. So that is when the Minister will be available for his second appearance before the committee.

I have one other item to put to you before we continue this morning, and that has to do with witnesses' expenses. We agreed that if witnesses requested to be reimbursed for their expenses then we would allow it, but it would be at the discretion of the Chair. I would like a motion to that effect this morning because I understand that a witness from Calgary from the Canadian Institute of Resources Law has put in a request to be reimbursed for his expenses. I do not have the amount. I am informed that we do not know exactly what the amount is, but it is around a thousand dollars. We are well within budget in terms of witnesses' expenses.

Moved by Mr. Belsher—thank you very kindly—that the committee pay the expenses of that witness, provided we are satisfied that the expenses are in order and properly presented to the Clerk of the Committee.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: The third item: This afternoon we were to set aside an hour and a half, approximately, to hear Keystone Agriculture Producers of Manitoba, the Brotherhood of Railway Clerks and the Labrador Inuit Association. None of these three has indicated that they will be present today so this afternoon we will continue with clause-by-clause consideration.

Mr. Forrestall.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)*

[Traduction]

Le mardi 4 mars 1986

Le président: J'aimerais ouvrir la séance et commencer par m'excuser si je suis en retard, mais je n'étais pas au courant du changement de salle, ce qui explique mon arrivée tardive. D'ailleurs, je constate que je ne suis pas le seul à être arrivé un peu en retard.

Pour commencer, messieurs les membres du Comité, j'aimerais vous signaler que nous sommes convenus au groupe directeur de nous réunir aujourd'hui, de 9h30 à 11 heures, pour faire l'étude article par article du projet de loi, ainsi que cet après-midi, à 15h30, à la salle 308 de l'Édifice de l'ouest, pour entendre trois témoins qui n'ont pas encore déposé; et nous nous réunirons également le mardi 11 mars, à 9h30, à la salle 308 de l'Édifice de l'ouest.

Nous avions, à l'origine, espéré pouvoir entendre le ministre ce matin, mais, malheureusement, M. Mazankowski ne pourra nous voir que mercredi prochain, le 12 mars, à 15h15, à la salle 308 de l'Édifice de l'ouest, comme je viens de vous l'annoncer. C'est le créneau que le ministre nous a réservé pour sa deuxième comparution devant le Comité.

Il me reste une deuxième chose à vous dire avant de poursuivre ce matin; il s'agit des frais de déplacement des témoins. Nous avions accepté le remboursement des frais de déplacement des témoins si ces derniers nous le demandaient, laissant toutefois la chose à la discrétion de la présidence. J'aimerais avoir une motion me confirmant la chose, car, apparemment, un témoin de Calgary, qui représente l'Institut canadien du droit des ressources, a demandé à se faire rembourser ses frais de déplacement. Je ne sais pas de combien au juste il s'agit; on me dit que nous n'en savons rien, mais qu'il s'agit d'un millier de dollars. Pour ce qui est des dépenses des témoins, nous sommes encore parfaitement dans les limites de notre budget.

Il est donc proposé par M. Belsher—je vous remercie d'ailleurs—que le Comité rembourse les frais de déplacement de ce témoin, pourvu que ceux-ci soient justifiés et que les pièces nécessaires soient soumises au greffier du Comité.

Des voix: D'accord.

Le président: En troisième lieu, nous allions cet après-midi réserver environ une heure et demie de notre temps pour entendre les producteurs agricoles de Keystone, au Manitoba, la Fraternité des commis des chemins de fer, ainsi que l'Association des Inuit du Labrador, mais aucun de ces groupes ne nous a signalé son intention d'être présent cet après-midi, de sorte que nous allons en profiter pour poursuivre l'étude article par article du projet de loi.

Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. J.M. Forrestall (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I might address the report from the advisory committee and suggest to you that for internal reasons, very good and valid ones, it has not been possible to circulate, as we had hoped, drafts of the amendments the government proposed to put forward. Particularly, not available to us in both official languages are the suggestions on clause 4.

With the indulgence of yourself, Mr. Chairman, and the committee, might I suggest something to the following effect: that we take advantage of the time available to us between now and 11 a.m. for the purpose of going through those amendments that can be properly distributed by the clerk. Those, I understand, we are trying to make informally available, the suggestions on clause 4. But I suggest that we spend the time this morning going through what is properly in front of us, allowing the officials who are with me today to indicate to the committee generally the intent and purpose of the proposed amendments, where they fit, and to give committee members a better feel; that we not sit this afternoon, but that we sit again, as the schedule suggests, tomorrow at 3.30 p.m. for purposes of clause-by-clause consideration.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Is there any comment? Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Angus and I discussed with Mr. Forrestall just before you arrived, and Mr. Forrestall is conveying the gist of our conversations and our understanding that we would like to have some time to study the proposed amendments just given to us by the Parliamentary Secretary. There is one clause we might agree to dispose of this morning, and that is this first motion that deals with *la version française du projet loi*, in order that we have before us the official French text. That could be done.

• 1000

But with your indulgence, Mr. Chairman, I think we would prefer not to start dealing with clause by clause this morning, just have a general explanation of these amendments by the officials who are with Mr. Forrestall—that we take the afternoon to review these amendments—and that we follow, as you have described to us earlier, the program the steering committee agreed to; namely, we meet tomorrow afternoon and next week.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, thank you. Just adding my comments to those of Mr. Ouellet and Mr. Forrestall, I think it is a most appropriate course that we do take some time to study these amendments, and the informally circulated ones, on clause 4. In addition, we have our own amendments we want to put forward, and that will give us additional time to get them in to the clerk.

[Translation]

M. J.M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Peut-être pourrais-je dire quelques mots du rapport du comité consultatif et vous signaler que pour des raisons d'ordre interne—d'excellentes raisons d'ailleurs—il nous a été impossible de vous faire distribuer, comme nous l'avions espéré, copies des amendements que le gouvernement se propose d'apporter au projet de loi. Et cela vaut en particulier pour les amendements relatifs à l'article 4 que nous n'avons pas encore dans les deux langues officielles.

Avec votre indulgence, monsieur le président, et celle du Comité, voici donc ce que je voudrais vous proposer: profitons du temps qui nous reste d'ici à 11 heures pour exposer un par un les amendements qui auront pu être distribués par le greffier. Il s'agit également de ceux qui concernent l'article 4 et que nous tentons de vous faire tenir officieusement. Quoi qu'il en soit, consacrons donc le temps qui nous reste ce matin à étudier ce que nous avons déjà sous les yeux, ce qui permettrait aux fonctionnaires qui m'accompagnent de vous faire part de l'intention générale, de l'objectif, en quelque sorte, des projets d'amendements, de vous faire part aussi de l'endroit où ils se situent et de vous donner ainsi à tous une meilleure idée de la chose. Je proposerais également que nous ne siégions pas cet après-midi, mais plutôt, comme le prévoit le programme, demain, à 15h30, pour passer à l'étude article par article proprement dit.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter? Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: M. Angus et moi-même avons discuté avec M. Forrestall juste avant votre arrivée, monsieur le président, et M. Forrestall vous a fait part des grandes lignes de nos entretiens et également du fait que nous aimerions avoir un certain temps pour étudier les projets d'amendements qui viennent de nous être remis par le secrétaire parlementaire. Il y a un article dont nous pourrions déjà régler le sort ce matin, en l'occurrence la première motion, portant sur *the French reprint of the bill*, ce qui nous donne donc la version française officielle du texte de loi. Cela, nous pouvons le faire.

Mais avec votre permission, monsieur le président, je pense que nous préférons ne pas commencer immédiatement ce matin l'étude article par article, afin de pouvoir bénéficier d'une explication générale de ces projets d'amendements de la part des fonctionnaires qui accompagnent M. Forrestall—et de consacrer ensuite l'après-midi à y réfléchir individuellement—pour suivre ensuite, comme vous nous l'avez dit, le programme de travail établi par le comité directeur, c'est-à-dire la séance de demain après-midi et de la semaine prochaine.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais simplement ajouter quelques mots à ce que viennent de dire MM. Ouellet et Forrestall, en ce sens qu'à mon avis, il serait effectivement préférable que nous ayons le temps d'étudier ces amendements, de même que les textes officiels des amendements relatifs à l'article 4. Nous avons nous aussi

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I see no one else at this point who wants to intervene.

Okay, then we do not meet this afternoon, but we meet tomorrow afternoon at 3.15 p.m., in Room 308, West Block.

This morning we will proceed to discuss in a general way the amendments introduced by the government.

With Mr. Forrestall, this morning, from the Department of Transport, are Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, and Mr. A. Popp, General Counsel. Gentlemen, I invite you to make a statement, if you wish, on the proposed amendments, and then we will go into general questioning by members of the committee. Is that satisfactory?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, so that we are formally and procedurally correct, perhaps you might call—I guess the bill has been called. Am I right in that assumption?

The Chairman: That is correct.

Mr. Forrestall: Might we then, so we have a proper procedure, move the first amendment which deals with the French version of the bill itself; if that could be called. And in much the same vein, I would propose, once the first amendment is dealt with, one other one to keep us on the right track; that the committee use the reprint of Bill C-75 with the revised French version, prepared by the Department of Justice. If we could proceed in that manner, simply move it and deal with it; and then I would ask Mr. Stewart if he would lead us through the amendments we have had problems with.

The Chairman: As I understand it, it is moved by Mr. Forrestall that the French version of Bill C-75 be deleted, and the following substituted. Is that correct?

Mr. Forrestall: Correct.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: By the introduction of the first amendment, having to do with a clause subsequent to clause 1, is it then proposed that we will deal with the amendments one after the other, or as they are properly before us? And that raises the question: Why are we varying from clause-by-clause consideration, which is the usual practice in committees, starting with clause 2 and dealing with the amendments as we come to them, particularly since we do not have all the amendments before us to give it the same kind of time consideration that is being referred to here this morning?

I rather feel, Mr. Chairman, we are varying from the practice of clause-by-clause consideration, which really means

[Traduction]

des amendements à proposer, et cela nous donnera le temps nécessaire pour les faire tenir au greffier.

Le président: Merci, monsieur Angus. Je ne vois personne d'autre qui souhaite prendre la parole.

Parfait; donc, nous ne nous réunirons pas cet après-midi, mais bien demain après-midi, à 15h15, à la salle 308 de l'Édifice de l'ouest.

Nous allons donc ce matin discuter dans les grandes lignes des amendements soumis par le gouvernement.

M. Forrestall est accompagné ce matin de représentants du ministère des Transports, en la personne de M. G.R. Stewart, sous-commissaire de la Garde côtière du Canada, et de M. A. Popp, conseiller général du ministère. Messieurs, je vous invite à y aller d'un exposé, si vous le souhaitez, à propos de ces amendements, après quoi nous laisserons les membres du Comité vous poser leurs questions. Cela vous convient-il?

M. Forrestall: Monsieur le président, pour bien respecter les règles et la procédure, peut-être pourriez-vous mettre le projet de loi en délibération; j'imagine que cela a été fait. Est-ce bien cela?

Le président: Vous avez raison.

M. Forrestall: Toujours pour respecter la procédure, pourrions-nous donc mettre en délibération le premier amendement, portant sur la version française du projet de loi, et le mettre aux voix, pour ensuite, dans un même ordre d'idées—et je me chargerai d'ailleurs de le faire, lorsque le premier amendement sera terminé—en proposer un autre, toujours pour que nous restions sur la bonne voie, en l'occurrence que le Comité se serve de la version du projet de loi C-75 qui contient le texte français révisé qui a été préparé par le ministère de la Justice. Si nous pouvions donc procéder de cette façon, il suffirait de proposer la chose et d'en terminer avec cela, après quoi je demanderais à M. Stewart d'avoir la bonté de nous exposer les amendements qui nous posent certains problèmes.

Le président: Si j'ai bien compris, donc, M. Forrestall propose que la version française du projet de loi C-75 soit remplacée par le texte suivant. Est-ce bien cela?

Mr. Forrestall: C'est bien cela.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: En mettant en délibération le premier amendement, portant sur un article qui suit l'article 1, cela revient-il à proposer que nous traitions des amendements les uns après les autres, ou dans l'ordre dans lequel ils nous sont proposés? Et à ce moment-là, la question qui se pose est la suivante: pourquoi donc ne pas procéder, comme nous le faisons toujours en Comité, à une étude article par article plutôt qu'amendement par amendement, en commençant par l'article 2 et en y intégrant les amendements au fur et à mesure, d'autant plus que nous n'avons pas tous les amendements sous les yeux et que nous ne pourrions pas leur donner à tous le bénéfice du temps de réflexion qui nous est accordé ce matin?

J'aurais plutôt le sentiment, monsieur le président, que nous nous écartérions de la coutume établie en matière d'étude

[Text]

what it says—clause by clause in subsequent consequence of one another—by dealing with the amendments and then reviewing the bill.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Normally we do go clause by clause in sequence, but unfortunately the whole French version of Bill C-75 has been rewritten. It is my understanding that is why we are proceeding in this way this morning; that we have in fact a whole new bill—not a new bill, but a reprint of the French version of Bill C-75. That is the first point.

Secondly, Mr. Forrestall has indicated that he wants to proceed with officials from the department, to give us a general overview of Bill C-75, including the amendments.

Mr. Reid: I would withdraw my objection if the presentation of clause 1 is to get on the table the revised French text.

The Chairman: I believe that is the reason.

Mr. Reid: But then my concern would be the introduction of subsequent amendments as a basis for calling the amendment. If it is simply an overview, an explanation is not called, then we are in order.

The Chairman: This morning we are setting aside what is left of this time schedule—one hour, approximately—for a general overview from departmental officials on the whole bill, as reprinted. Then tomorrow we will begin with a clause-by-clause debate in sequence.

Mr. Reid: I have no further objection.

Mr. Angus: I would just like to add on to Mr. Reid's final comment, and yours. It is my understanding that, through whatever process, we will stand some of the clauses down. Clearly we are not going to deal with clause 4 tomorrow. We will not deal with that until after the Minister comes. But as long as that is clear . . .

The Chairman: Presumably we will deal with that after we have discussed clause 3.

Mr. Angus: That is right. We will stand it down.

Mr. Ouellet: I think we have worked here in the spirit of co-operation. We indicated—at least speaking on behalf of my party, and I think Mr. Angus was speaking on behalf of his party—that we would have preferred to have, before starting to discuss clause-by-clause, the Minister appear, giving us his reactions to the series of witnesses' suggestions that were made at the time of the various sittings of the committee.

We accept that the Minister cannot be here; he has other engagements. That is okay. We are not going to be unkind about this. We will wait. But it has been indicated, and we would like to be reassured, that indeed the controversial

[Translation]

article par article—et l'expression est bien éloquent: il s'agit d'étudier le projet de loi article par article, dans l'ordre—si nous commençons par étudier les amendements pour ensuite passer au projet de loi proprement dit.

Le président: Je vous remercie, monsieur Reid.

En règle générale, nous procédons article par article. Je crains toutefois que nous ne puissions le faire dans ce cas-ci, puisque la version française du projet de loi C-75 a été refondue. Il semble donc que c'est la raison pour laquelle nous procédons de la sorte ce matin. Il semble en effet que nous ayons un nouveau projet de loi, du moins une nouvelle version française du projet de loi C-75. C'est la première chose que je voulais dire.

Deuxièmement, M. Forrestall a dit qu'il voulait laisser les fonctionnaires du ministère nous donner un aperçu général du projet de loi dont nous sommes saisis, y compris les amendements.

M. Reid: Je suis d'accord pour retirer mon objection si le but de l'article 1 est le dépôt de la version française revue et corrigée.

Le président: C'est la raison de tout cela, que je sache.

M. Reid: Je crains cependant que l'on ne dépose des amendements ultérieurs dans le but de mettre celui-ci en délibération. Il n'y a pas de problème s'il s'agit d'un simple survol de la situation, et il n'est pas nécessaire de fournir d'autres explications.

Le président: Nous allons profiter de la petite heure qu'il nous reste pour demander aux fonctionnaires du ministère de nous donner un aperçu général de la nouvelle version du projet de loi. Nous commencerons notre étude article par article demain.

M. Reid: Je n'ai pas d'autres objections.

M. Angus: J'ai quelque chose à ajouter en réponse à vos dernières observations et à celles de M. Reid. Que je sache, certaines dispositions seront réservées. J'ai donc l'impression que nous n'allons pas arrêter le libellé de l'article 4 demain. Cette question ne sera réglée qu'après la comparaison du ministre. Mais tant que tout le monde s'entend . . .

Le président: Nous en traiterons sans doute après l'examen de l'article 3.

M. Angus: C'est exact. Nous réserverons cette disposition.

M. Ouellet: Nous avons toujours procédé dans le plus grand esprit de collaboration. M. Angus s'est sans doute fait le porte-parole de son parti, et je me fais, moi, celui du mien. Je pense qu'il ne fait aucun doute à notre esprit qu'il aurait été préférable que nous rencontrions le ministre pour avoir son avis sur les idées que nous ont soumises les témoins lors de nos audiences avant de commencer notre étude article par article.

Nous comprenons cependant très bien que les autres obligations du ministre l'aient empêché de se joindre à nous. Nous n'allons pas nous vexer pour autant. Nous pouvons très bien faire preuve d'un peu de patience. Nous tenons toutefois à

[Texte]

clauses are not going to be disposed of before the Minister appears before our committee. We said, all right, the Minister cannot come first; we are not going to spoil days, we will have meetings anyway and we will try to start to deal with the non-controversial clauses. That has been the understanding of the Parliamentary Secretary, Mr. Forrestall, who agrees that indeed we could deal, to gain time, speed up the process, with some of the non-controversial clauses, but we will stand those controversial clauses until and after the Minister has appeared before our committee.

So I hope, Mr. Chairman, there is no objection to this by members of the committee, and this understanding that we had at the steering committee stands.

Mr. Johnson: Agreed.

The Chairman: It has been moved by Mr. Forrestall that the French version of Bill C-75 be deleted and the following substituted...

Motion agreed to

The Chairman: There is a second one here: moved by Mr. Forrestall that the committee use the reprint of Bill C-75 with the revised French version prepared by the Department of Justice.

Motion agreed to

• 1010

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if I might call upon the Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard to walk us through the suggestions which will be made in response to Mr. Reid, in their proper order, when we meet later tomorrow for clause by clause consideration.

I am completely in your hands, Mr. Chairman, but I would think it might be helpful, rather than rounds of questioning, if from time to time members had questions or comments or observations, that they could just simply be put and responded to by myself or the officials. With that, I will just introduce Mr. Stewart.

The Chairman: Thank you. Mr. Stewart, would you like to proceed with an opening statement?

Mr. G.R. Stewart, (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport): Mr. Chairman, I might just start by pointing out that the reprint of the bill that we have just been talking about does not change the substance of the bill at all. The purpose of printing the bill a second time was to correct some mistakes in the French, which I think members of the committee will be familiar with. I think it is important to note that the substance and the message that was in the first printing of the bill has not been changed. All that has been corrected is a very large number of errors in the French text. That French text should now be accurate and complete.

As Mr. Forrestall said, I could perhaps run the committee through some proposed government amendments so you would

[Traduction]

être assurés que les dispositions les plus controversées ne seront pas réglées avant que le ministre ne vienne comparaître devant le Comité. Puisque le ministre ne pouvait pas venir nous rencontrer, nous avons décidé, afin de ne pas trop perdre de temps, de commencer par les articles les moins controversés. C'était en fait l'avis de M. Forrestall, le secrétaire parlementaire. Il a convenu que, dans le but d'accélérer le processus, nous commencions par les articles non controversés et que nous réservions les dispositions controversées jusqu'à ce que le ministre soit venu comparaître devant nous.

J'espère donc, monsieur le président, que les membres du Comité ne s'opposent pas à cette démarche et que l'entente à laquelle est arrivé le comité de direction tient toujours.

M. Johnson: D'accord.

Le président: M. Forrestall propose que la version française du projet de loi C-75 soit supprimée et remplacée par ce qui suit...

La motion est adoptée

Le président: Et nous avons ici une deuxième motion: M. Forrestall propose que le Comité utilise la nouvelle version française du projet de loi C-75 qu'a rédigée le ministère de la Justice.

La motion est adoptée

M. Forrestall: Monsieur le président, serait-il possible de demander au sous-commissaire de la Garde côtière canadienne de nous expliquer dans l'ordre toutes les suggestions qui seront faites en réponse à M. Reid demain, lorsque nous nous réunirons pour faire notre étude article par article.

Je m'en remets totalement à vous, monsieur le président. Mais, à mon avis, il serait utile que les membres qui ont des questions à poser ou des observations à faire le fassent, tout simplement pour nous permettre d'y répondre, moi et les fonctionnaires qui m'accompagnent. Ce serait peut-être mieux que de procéder par tours de questions. Cela dit, je vais vous présenter M. Stewart.

Le président: Merci. Monsieur Stewart, avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. G.R. Stewart (sous-commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Transports): Monsieur le président, je vais commencer par signaler que la réimpression du projet de loi dont nous venons de parler n'apporte aucune modification de fond. Le projet de loi a été imprimé une seconde fois pour corriger quelques erreurs qui figuraient dans la version française. Je crois savoir que les membres du Comité sont bien au courant de la situation. À mon avis, il est important d'insister sur le fait que le fond et les principes du projet de loi demeurent inchangés. Nous avons simplement fait corriger le nombre assez imposant d'erreurs qui figuraient dans la première version française. La nouvelle version française est sans doute beaucoup plus juste.

Il serait peut-être utile que je procède comme M. Forrestall l'a suggéré, c'est-à-dire que je vous explique les projets d'amendements du gouvernement. Ceci vous permettra de

[Text]

have an understanding of what is intended before we start a detailed clause-by-clause analysis.

I guess the first of that group would be clause 10 of Bill C-75, proposed subsection 109.(1). This is in Part II of the act...

The Chairman: This is on page 8.

Mr. Belsher: How do you get clause 10 out of that, may I ask? I am new around this.

Mr. G. Stewart: Just above Part II, Certification of Masters and Seamen, you see a 10. That is the clause number; 109 is the section number.

On the previous page at the bottom, clause 10...

Mr. Reid: Did you say page 6? Are we dealing with PC amendment No. 2?

The Chairman: Yes.

Mr. Reid: Well, then, it says lines 6 and page 8. I cannot see any subject.

The Chairman: Then Mr. Belsher asked where did we get clause 10. Clause 10 is on the previous page, at the bottom of the page that introduces Part II, Certification of Masters and Seamen.

Mr. Reid: You mean the pages are changed?

The Chairman: Yes, everything is changed. This is quite complicated this morning. I hope we can get on track as quickly as possible. The Chair is as confused as you are, Mr. Reid.

All right, Mr. Stewart. I think we are now prepared to proceed.

Mr. G. Stewart: Okay. Mr. Chairman, as you will recall, the Council of Boating Organizations of Canada made extensive representation both to the committee and in correspondence with regard to proposed sections 109 and 110. The difficulty the Council of Boating Organizations of Canada had was that it appeared to allow for the certification of officers for very small craft, for pleasure craft, sail boards, canoes and other small vessels, even though that was not the government's intention, because you will know the government has neither the forces nor the desire at the present time to do that. Nonetheless, the way the clause was written, it would allow for such certification to take place at some future date.

• 1015

Keeping in mind that representation, then, the government is suggesting an amendment which would exclude pleasure yachts of less than 12 metres in length and would exclude any vessel, boat or craft of any length propelled manually by oars or paddles. The idea of the 12-metre length to begin with was to get some reasonable saw-off so that small yachts could not be subject to this particular clause and yet some very large yachts which sometimes are engaged in passenger traffic and

[Translation]

mieux comprendre nos intentions avant que vous n'entreprenez votre étude article par article.

Le premier de ces amendements concerne le paragraphe 109(1), dont il est question à l'article 10 du projet de loi C-75. Cette disposition figure à la partie II de la loi...

Le président: Vous trouverez cela à la page 8.

M. Belsher: Mais où voyez-vous qu'il s'agit de l'article 10? Je suis tout nouveau.

M. G. Stewart: Vous verrez l'article 10 juste au-dessus du titre «Partie II, Brevets et certificats». C'est bien le numéro de l'article; 109 est le numéro de la disposition.

Au bas de la page précédente, l'article 10...

M. Reid: Avez-vous parlé de la page 6? S'agit-il de l'amendement numéro 2 des Conservateurs?

Le président: Oui.

M. Reid: Mais, on parle de la ligne 6, à la page 8. Je ne vois pas le rapport.

Le président: Et M. Belsher nous a demandé où nous avions vu qu'il s'agissait de l'article 10. L'article 10 se trouve à la page précédente, au bas de la page qui contient l'introduction à la Partie II, Brevets et certificats.

M. Reid: Vous voulez dire que la pagination est différente?

Le président: Oui, tout est changé. C'est assez compliqué, ce matin. J'espère que tout pourra se régler aussi rapidement que possible. Le président est aussi mêlé que vous, monsieur Reid.

Très bien, monsieur Stewart. Je pense que nous sommes maintenant prêts à commencer.

M. G. Stewart: D'accord. Monsieur le président, vous vous souviendrez sans doute que le *Council of Boating Organizations of Canada* vous a soumis de vive voix et par écrit des observations fort exhaustives concernant les projets d'articles 109 et 110. De l'avis de cette association, ces dispositions semblaient autoriser la délivrance de certificats et de brevets d'officier pour les toutes petites embarcations, comme les voiliers de plaisance, les planches à voile, les canots et autres petites embarcations, même si ce n'était pas là l'intention du gouvernement. Vous n'êtes pas sans savoir en effet que le gouvernement n'a ni la capacité, ni l'envie de le faire à l'heure actuelle. Le libellé de cette disposition semble néanmoins autoriser la délivrance de ce genre de brevet à une date ultérieure.

C'est pour cette raison que le gouvernement propose un amendement visant à exclure les embarcations de plaisance dont la longueur est inférieure à 12 mètres ainsi que tout bâtiment, bateau ou embarcation propulsés manuellement au moyen d'avirons ou de pagaies. Nous avons choisi cette limite de 12 mètres parce qu'elle nous semblait raisonnable. Elle dégage en effet les petits yachts de l'obligation de se conformer à cette disposition, mais les grands yachts qui s'adonnent au

[Texte]

other activity might be subject to the provisions of this particular clause.

The idea of paragraph (b), "any vessel, boat or craft of any length propelled manually by oars or paddles", was to overcome the difficulty with very long racing shells, which can be 50 or 60 feet long. Again, it was never intended that the operators of these racing shells would be subject to this particular clause, so that would exempt both small yachts and large racing shells from the bill and from this particular clause.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Cette proposition sera certainement bien accueillie. Notre témoin nous a donné une première explication au sujet de la longueur de moins de 12 mètres. En nous donnant son explication, il a fait allusion au fait que certains de ces bateaux de plaisance sont utilisés à des fins commerciales, pour transporter des passagers d'un endroit à l'autre. N'aurait-il pas été plus simple de le préciser? Celui qui possède un bateau de plaisance de 14 mètres sera traité différemment de celui qui en possède un de 12 mètres. Je ne vois pas pourquoi il devrait y avoir discrimination envers le propriétaire d'un bateau de 14 mètres s'il utilise son bateau à des fins strictement personnelles et privées.

Mr. G. Stewart: Mr. Ouellet, I guess that is a problem with any cut-off in terms of either length or tonnage. Maybe my statement ought to have emphasized the fact that when you get into very large yachts, simply because of their size and complexity, maybe some additional training or certification over and above what might otherwise be obtained by the yachtsman in terms of power squadrons and other opportunities could be needed at some time in the future.

Maybe I should emphasize the fact that a yacht of over 12 metres—in other words, 65 feet or greater—can be a complicated piece of machinery, and it could be in the government's interest at some stage to be able to require the certification of those large yachts because of their complexity. But I agree and I understand the comment with regard to any cut-off. It is true that those just over a cut-off or those just under are going to feel disadvantaged, but there is really no other way of doing it. We are attempting both to get the small yachts excluded and to take care of this special case with regard to the rowing shell.

Mr. Nowlan: May I have a supplementary on that point, Mr. Chairman?

The Chairman: All right, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: On the same point, where did you get the 12 metres as the cut-off? Does that take care of 90% of pleasure craft or whatever the situation is now? I remember the brief of the shell people, and I compliment you on responding, certainly as far as the shells are concerned, to get them out of the ambiguity of the potential expansion of the definition. But

[Traduction]

transport de passagers ou à d'autres activités peuvent y être assujetties.

L'alinéa b), «les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement au moyen d'avirons ou de pagaies», visait à surmonter le problème que posaient les très longues embarcations de course à rames qui peuvent aller jusqu'à 50 ou 60 pieds. Vous savez, nous n'avons jamais eu l'intention d'obliger les propriétaires de ces embarcations de course à se conformer à cette disposition. La nouvelle disposition exclut donc les petits yachts et les grandes embarcations de course.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I am sure that this proposal will be welcome. Our witness has given us a first explanation with regard to the 12 metre limit. He talked about the fact that some of the pleasure yachts are used for commercial reasons, that is to transport passengers from one place to another. Would it not have been simpler to specify that? Owners of 14 metre pleasure crafts will be treated differently from those who own 12 metre crafts. I do not see any reason to discriminate against owners of 14 metre pleasure crafts if they only use them for personal or private reasons.

M. G. Stewart: Monsieur Ouellet, quelle que soit la limite que nous adoptions sur la longueur ou le tonnage, nous aurons des problèmes. J'aurais peut-être dû insister sur le fait que, pour ce qui est des très grands yachts, il pourrait être nécessaire que le plaisancier ait une formation supplémentaire ou un brevet ou certificat supérieur à ce qu'il peut obtenir d'un établissement quelconque ou du *Power Squadron*, tout simplement à cause de la grosseur et du caractère complexe de ces yachts.

Laissez-moi vous dire qu'un yacht de plus de 12 mètres, c'est-à-dire de 65 pieds ou plus, est assez compliqué. Le gouvernement aurait sans doute intérêt à exiger que les personnes qui manoeuvrent ce genre de yachts obtiennent un brevet ou un certificat à cause de leur grande complexité. Je suis d'accord avec vous pour ce qui concerne l'imposition d'une limite, quelle qu'elle soit. Il est vrai que les propriétaires des embarcations qui se situent juste au-dessus ou juste en-dessous de la limite se sentiront désavantagés. Mais il n'y a vraiment pas d'autres moyens de procéder. Nous essayons d'obtenir l'exclusion des petits yachts et de régler le cas spécial des embarcations de course.

M. Nowlan: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Très bien, allez-y, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Comment avez-vous décidé de fixer la limite à 12 mètres? Est-ce que cela englobe la grande majorité des embarcations de plaisance? Je me souviens du mémoire des amateurs d'embarcations de course et je vous félicite d'avoir tenu compte de leur cas spécial. Il est important en effet de supprimer toute ambiguïté en ce qui les concerne, pour ce qui

[Text]

in terms of pleasure craft, where does the 12-metre cut-off come from? Perhaps it came from their brief; I do not know. But where did you get it, and what effect does that have in terms of pleasure craft as we know them in Canada today? Does it affect 50%, 90%, etc.?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, with regard to the second part of that question first, I cannot give you an indication of what percentage of vessels it would cover. I do not know that.

• 1020

With regard to the 12-metre cut-off suggestion, it was simply one proposed by our staff based on their experience in terms of the usual size of yachts with complex machinery. There is the necessity for navigational instruction in order to manoeuvre these craft, as opposed to smaller yachts that need not have either a certified officer or be involved in any way with fairly complex navigating appliances.

It does not have a parallel in the act. We were looking for other natural cut-off points in the act so that we would not add to the complexity of this subject, but we could not find another natural tonnage or another natural length that would fit this particular requirement. So we arbitrarily then, based on the understanding I have just described, selected 12 metres, which translates into about 65 feet, as being a reasonable limit where you would not expect . . .

An hon. member: It would not be 65 feet.

An hon. member: It would be 40 feet, slightly less.

Mr. G. Stewart: My mistake, that is right. About 40 feet . . .

Mr. Forrestall: That is still an awful lot of boat.

Mr. G. Stewart: You can see from my description that we were once thinking of 65 feet. We thought 40 feet . . .

Mr. Ouellet: You should have put 65.

Mr. G. Stewart: —was a reasonable figure. Boats of less than that length were not overly complicated and therefore did not necessarily require certification.

The Chairman: The Chair wants to ask a question, just on a point of clarification. When you are talking about the length of a ship, you are talking—for legal purposes and for the purposes of this act—about the overall length, I presume?

Mr. G. Stewart: Yes, Mr. Chairman, we are.

The Chairman: Mr. Angus is next.

Mr. Angus: Thank you. Mr. Stewart, is there a definition in the original act or do you have a definition of what pleasure yachts are, other than the length?

[Translation]

est de l'application de cette disposition. Mais où avez-vous pris cette limite de 12 mètres pour les embarcations de plaisance? Cela figure peut-être dans leur mémoire, mais je l'ignore. J'aimerais tout simplement que vous me disiez où vous avez pris cette limite et quelle est son incidence sur les embarcations de plaisance actuellement en usage au Canada? Est-ce qu'elle touche 50 p. 100, 90 p. 100 des embarcations?

M. G. Stewart: Monsieur le président, je vais commencer par répondre à la deuxième partie de la question. J'ignore quel est le pourcentage des embarcations visé par cette limite. Je ne peux donc pas vous répondre.

Pour ce qui est de la limite de 12 mètres, elle nous a simplement été suggérée par notre personnel en fonction de la taille habituelle des yachts dotés d'un équipement complexe. Pour piloter des embarcations de cette taille, il faut certaines compétences en matière de navigation, alors que pour les yachts plus petits, compte tenu de la simplicité relative de leur équipement, il ne faut pas être titulaire d'un certificat pour les manoeuvrer.

Il n'y a pas d'équivalent dans la loi. Nous y avons cherché d'autres limites naturelles pour ne pas ajouter à la complexité du sujet, mais nous n'en avons trouvé aucune, que ce soit en termes de tonnage ou de longueur, pour répondre à ce besoin particulier. À la lumière de ce que je viens de vous décrire, nous avons donc fixé arbitrairement à 12 mètres, c'est-à-dire environ 65 pieds, la limite de longueur des embarcations qui . . .

Une voix: Cela ne donne pas 65 pieds.

Une voix: Cela équivaut à un peu moins de 40 pieds.

M. G. Stewart: Vous avez raison, je me suis trompé. Environ 40 pieds.

M. Forrestall: C'est quand même des embarcations de grande taille.

M. G. Stewart: Vous pouvez voir d'après mon erreur que nous avons déjà pensé à fixer la limite à 65 pieds. Mais nous avons jugé que 40 pieds . . .

M. Ouellet: Vous auriez pu la fixer à 65 pieds.

M. G. Stewart: . . . c'était raisonnable. Les bateaux n'atteignant pas cette taille ne sont pas excessivement compliqués et n'exigent pas nécessairement de certificat.

Le président: Le président voudrait vous demander un éclaircissement. Quand vous parlez de la longueur d'un bateau, je suppose qu'aux fins juridiques et qu'aux fins de la présente loi, vous parlez de la longueur hors-tout?

M. G. Stewart: Effectivement, oui, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci. Monsieur Stewart, la Loi sur la Marine marchande du Canada définit-elle les yachts de plaisance autrement que par leur longueur, ou avez-vous votre propre définition?

[Texte]

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, I would like to respond to that.

There is a definition in Section II of the original act. It reads:

“Pleasure yacht” means a ship however propelled that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers.

So it is not tied to length of anything. It is simply a ship that is exclusively used for pleasure and does not carry passengers.

Mr. Angus: Mr. Chairman, when you have two situations... Obviously, if I own a yacht and bring some friends on, are they not passengers, unless there is some other kind of definition that defines a passenger as somebody who is paying for passage?

But while you are looking that up... You have used the term “exclusively”. What happens if you have a situation where once a year, for example, a large number of people are transported on the yacht? Perhaps it is used as a fund-raiser or as part of a regatta or other such function. Does that exclusivity mean that, in order to do that, they have to have the necessary training, etc.?

Mr. Popp: I just want to respond by saying, perhaps not in answer to that question, there is a definition of passengers as well. If you read that definition it operates in rather a strange way by exclusion, and excludes from the term passenger the master or member of the crew, any person employed or engaged on the business of the ship, the members of his family, the servants connected with his household and any guests. So I think anyone who does not fall within those exclusions would be a passenger and, if carried on board, then it would lose its exemption. That is the way it operates at the present time.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Belsher, please.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Why the word “yacht” rather than “pleasure vessel”?

• 1025

Mr. Popp: I think we are sticking to the terminology already found in the act.

Mr. Belsher: The majority of people think if they have a car-top boat with a motor on it then they are going to have to be licensed. I can see that we are not requiring that and never intended to, but we are using the term “yacht”, which I believe has an entirely different connotation.

Mr. Popp: With all due respect, I think the term “pleasure yacht” will be given the meaning that is defined in the act, the one I just read; namely:

a ship however propelled that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers.

[Traduction]

M. A. Popp (conseiller juridique, ministère des Transports): Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette question.

L'article 2 de la Loi sur la Marine marchande du Canada renferme la définition suivante:

«Yacht de plaisance» signifie un navire, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas des passagers.

Il n'est donc pas question de longueur. La définition parle simplement d'un navire utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas de passager.

M. Angus: Monsieur le président, il y a quand même des circonstances... Par exemple, si j'invite des amis à bord de mon yacht, ne sont-ils pas dès lors des passagers; ou la définition de passager implique-t-elle un paiement?

Pendant que vous cherchez la réponse... Vous avez employé l'expression «exclusivement». Qu'arrive-t-il, par exemple, si une fois par année, un grand nombre de personnes est transporté sur le yacht? Qu'arrive-t-il si le yacht sert à réunir des fonds, ou participe à une régate ou à quelque chose de ce genre. Cela veut-il dire que, pour participer à de telles activités, il faut avoir la formation voulue, etc.?

M. Popp: J'aimerais répondre non pas à votre dernière question, mais à la précédente. Il existe une définition de passager que l'on établit de façon un peu étrange par voie d'exclusion; c'est-à-dire que passager ne comprend pas le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire, ou le propriétaire ou un membre de sa famille ou un domestique à son service, ou un invité. Cela veut donc dire que toute personne transportée sur un navire qui ne figure pas dans cette liste d'exceptions est un passager. Voilà comment fonctionne la loi.

M. Angus: Très bien, merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Belsher, s'il vous plaît.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Pourquoi emploie-t-on «yacht» plutôt que «bateau de plaisance»?

M. Popp: Nous nous en tenons à la terminologie utilisée dans la loi.

M. Belsher: La majorité des gens penseront qu'il faut obtenir un permis dès qu'on a un bateau couvert doté d'un moteur. Je sais que ce n'est pas ce que nous voulons, mais nous utilisons le terme «yacht» qui a, d'après moi, une connotation tout à fait différente.

M. Popp: Je pense que le terme «yacht de plaisance» sera interprété d'après la définition qu'en donne la loi et que je vous ai lue tout à l'heure:

un navire, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas des passagers.

[Text]

So I would submit that you have to look to that definition to find the true meaning of what is a pleasure yacht within the meaning of the Canada Shipping Act. I think we have stuck to the terminology in order not to introduce inconsistencies.

Mr. Belsher: Thank you.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I have asked my question.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps the original act covers the points I want to make, but I want to clarify it at any rate.

Looking at paragraph (b), we are talking about the exemption or the exclusion of any vessel, boat or craft that is propelled manually. Does that mean any craft whatsoever that has an outboard motor of two horsepower is subject to the provisions of this act? Or does the original act exclude inboard, outboard vessels, pleasure or otherwise, because this clause does not include... [Inaudible—Editor?]

Mr. G. Stewart: I think the answer to Mr. Reid's question is that the circumstance he quotes is covered under (a); in other words, any vessel of any size with any form of propulsion, as you have described, would be treated in (a), and (b) only deals with those vessels that have no motor of any sort—in other words, only those vessels that are propelled manually, by oars or by paddles.

Mr. Reid: So I understand that the 12-metre length in paragraph (a) is the governing length of all vessels. Might I ask, then, the converse of the proposition: Are all commercial vehicles of any length and any propulsion subject to the regulations of clause 10?

Mr. G. Stewart: Yes, they are. The certification provisions carried out required in Part II of the act would apply to all commercial vessels unless vessels are excluded by either (a) or (b).

Mr. Reid: That means that all commercial vessels are so included.

Mr. G. Stewart: That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. I believe that at present vessels of less than 17 metres in length are not obliged to report at vessel traffic management stations; they do not have to report their coming and going in harbours covered by VTM. I know that we are into a different area—we are talking about certification in this clause—but will that mean vessels of more than 12 metres in length will have to report at VTM?

With that in mind, I wonder why the clause went up to 17 metres, because it seems to me a lot of pleasure craft go up to 65 metres in length. I was just wondering why it was 12 metres. It does not seem to be a very large craft.

[Translation]

Vous devez donc vous en remettre à la définition prévue dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous nous en sommes tenus à la même terminologie par souci d'uniformité.

M. Belsher: Merci.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'ai déjà posé ma question.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. C'est peut-être déjà prévu dans la loi existante, mais je tiens quand même à tirer les choses au clair.

A l'alinéa b), nous avons une exclusion qui vise les bâtiments, bateaux ou embarcations propulsés manuellement. Cela veut-il dire que toute embarcation dotée d'un moteur hors-bord de deux chevaux-vapeur est assujettie aux dispositions de la loi? Ou la loi actuelle exclut-elle les bateaux à moteur intérieur ou hors-bord, utilisés pour l'agrément ou à d'autres fins, parce que cette disposition ne comprend pas... [Inaudible—Éditeur?]

M. G. Stewart: Pour répondre à la question de M. Reid, les circonstances qu'il décrit sont prévues à l'alinéa a); autrement dit, les bâtiments de quelque longueur que ce soit sont sujets aux dispositions de l'alinéa a), et l'alinéa b) porte uniquement sur les bâtiments propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies, c'est-à-dire qui ne sont propulsés par aucun moteur de quelque sorte que ce soit.

M. Reid: Si je comprends bien, la limite de 12 mètres prévue à l'alinéa a) s'applique à tous les bâtiments. Dans ce cas, en sens contraire, tous les véhicules commerciaux de quelque longueur que ce soit, indépendamment de leur mode de propulsion, sont-ils assujettis aux dispositions de l'article 10?

M. G. Stewart: Oui, ils le sont. Les dispositions de la Partie II de la loi concernant les brevets certificats s'appliquent à tous les bâtiments commerciaux, sauf s'ils sont visés par les exclusions prévues aux alinéas a) ou b).

M. Reid: Cela veut dire que tous les bâtiments commerciaux sont compris.

M. G. Stewart: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Merci, monsieur le président. A l'heure actuelle, je crois que les bâtiments de moins de 17 mètres de longueur ne sont pas obligés de se présenter aux postes de gestion du trafic maritime; ils ne sont pas tenus de signaler leurs allées et venues dans les ports où il y a gestion du trafic maritime. Je sais que nous discutons d'autres choses—c'est-à-dire de brevets et de certificats—mais je voudrais savoir si les bâtiments de plus de 12 mètres de longueur devront se présenter aux postes de gestion du trafic maritime?

J'aimerais savoir aussi pourquoi cette disposition s'applique aux bâtiments de 17 mètres, car j'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'embarcations de plaisance qui atteignent 65 mètres de longueur. Je me demande maintenant pourquoi vous

[Texte]

The Chairman: Mr. Johnson, did you mean 65 metres or 65 feet?

Mr. Johnson: Sixty-five feet: 17 metres, I believe . . .

The Chairman: Seventeen metres.

Mr. Johnson: —or somewhere around there.

• 1030

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I guess there are two answers to that question. The first is that it is not intended at all that these small vessels would be required to report in the vessel traffic services system that may exist; any one of the vessel traffic services zones that might exist in Canada. It is not intended that these small vessels report the way it is that larger commercial vessels report.

That point, as well, was brought up by the Council of Boating Organizations of Canada. I think all we can say is that while under the provisions of proposed section 635 there is no lower limit to reporting of vessels, it is not intended that small recreational and pleasure craft report, just as they do not do now. We just could not handle that sort of difficulty.

That is the one part of the question. I can only stress again the 12 metres, or approximately 40 feet, was decided upon using the best reasoned judgment we could with our staff, who have intimate knowledge of the relative complexities of yachts. We thought 12 metres was a sensible cut-off point. We thought lengths greater than 12 metres could get into sophisticated vessels that could require the necessity for some level of certification, as I mentioned earlier.

So it is simply an attempt here to draw the line at a reasonable length, where we would not expect there to be any need at any time—we would hope there would be no requirement at any time in the future—for a certification. We have decided that a reasonable length for that purpose would be 12 metres.

Mr. Johnson: I was not opposed; I was just wanting clarification so I can answer the questions I might be asked.

Going back to the carrying of passengers, will there still be the loophole that somebody could have a vessel engaged in the transportation of passengers but they would not be classified as passengers for the simple reason that you or I could engage the vessel on a chartered basis and we could take 50 passengers out on a tour, and because of the fact that one person has chartered the vessel, then the vessel itself is engaged by me or by you and we can take any number of passengers out and somebody else who has a passenger ship would have to meet all the regulations? There are loopholes existing now.

[Traduction]

avez fixé la limite à 12 mètres. Pour moi, ce ne sont pas de très grandes embarcations.

Le président: Monsieur Johnson, vous voulez dire 65 mètres ou 65 pieds?

M. Johnson: Soixante-cinq pieds; dix-sept mètres, je crois . . .

Le président: Dix-sept mètres.

M. Johnson: . . . ou quelque chose de cet ordre-là.

M. G. Stewart: Monsieur le président, je suppose qu'il y a deux réponses à cette question. D'abord, l'intention n'est nullement de modifier la loi afin que les petits bateaux soient tenus de signaler leurs mouvements dans le cadre du système de gestion du trafic maritime, qui prévoit un certain nombre de zones de services. Il n'est pas question d'exiger que ces petits bateaux signalent leurs mouvements comme le font les grands bateaux commerciaux.

Ce point a d'ailleurs été soulevé par le Conseil des organismes de navigation du Canada. Tout ce que nous pouvons vous dire, c'est que, même si le projet d'article 635 ne prévoit pas que les bateaux au-dessous d'une certaine longueur seront exclus, il n'a pas pour objet d'exiger que les petits bateaux de plaisance signalent leurs mouvements, ce qu'ils ne font actuellement. Cela créerait des problèmes insurmontables.

Voilà donc pour une partie de votre question. Je répète que nous avons fait appel à notre jugement et à celui de notre personnel qui connaît bien les complexités des yachts, pour déterminer la limite de 12 mètres, ou environ 40 pieds. Nous estimions qu'il s'agissait là d'une limite raisonnable. Selon notre raisonnement, les bateaux de plus de 12 mètres sont nécessairement plus sophistiqués et, par conséquent, certains brevets pourraient être nécessaires, comme je vous l'ai déjà dit.

Donc, nous avons simplement voulu trouver une longueur raisonnable, pour éviter—c'est, du moins, ce que nous espérons—d'avoir à exiger l'obtention des brevets ou certificats appropriés. Ainsi nous avons décidé qu'une longueur de 12 mètres serait la plus appropriée.

M. Johnson: Je n'y ai pas d'objection, d'ailleurs; je voulais simplement que vous m'expliquiez votre raisonnement afin que je puisse répondre aux questions que l'on pourrait me poser là-dessus.

Pour ce qui est du transport de passagers, je voudrais savoir si nous allons éliminer cette sorte d'échappatoire qui permet à quelqu'un qui affrète un bateau de transporter des passagers, même si ces derniers ne sont pas considérés comme tels; autrement dit, n'importe qui peut affréter un bateau et prendre 50 passagers à bord à des fins commerciales pour la simple raison qu'un bateau affrété n'est pas tenu de répondre aux exigences des règlements en ce qui concerne le nombre de passagers, comme le sont les bateaux officiellement classés dans cette catégorie? La loi actuelle comporte effectivement certains échappatoires.

[Text]

Mr. Popp: We have not changed the definition of "passenger", so the law as it will be after these amendments are accepted, if they are accepted, will remain the same on this point. However, I would like to point out for the benefit of the committee that the jurisprudence that has been coming out of our courts lately seems to suggest that the courts are looking at the true situation, and we have been able to secure convictions on a number of occasions recently where that kind of arrangement has been put up but where the courts have not accepted it and they have said that the people on board were passengers and therefore the passenger requirements of the act apply.

Just to summarize, we are not changing the law on this subject, but the jurisprudence seems to be moving in the direction of looking at the true situation, and if in fact the people on board are passengers, they are holding that to be the case.

Mr. Johnson: But would you admit, though, that under the present system vessels that are not nearly as well fitted are excluded from carrying passengers—any more than 12, at least—and other vessels... and the fact that they will be certified now over 12 metres... that they can still take passengers up to whatever they can crowd on board the vessel, and as long as they have life vests on board they can go on.

Mr. G. Stewart: In answer to Mr. Johnson's question, there still is the anomaly he is describing. That is quite correct.

Mr. Johnson: Thank you.

• 1035

Mr. G. Stewart: I might just add one other bit of information that might be useful to committee members, and that is that members will undoubtedly be familiar with the accident between the ferry *Queen of Cowichan* and a small vessel called the *Kimberley* in Horseshoe Bay about a year ago, last summer, with the loss of three lives. The second recommendation of the coroner's inquest was that operators of vessels carry a certification—that operators, I emphasize, as opposed to the vessels themselves, carry some kind of certification. The 12-metre length had this recommendation in mind as well, in that at some future date a request or requirement could be made upon the Minister of Transport by a coroner's inquest, by jurors, as a result of an incident that might suggest to the Minister that he consider more carefully the level of certification.

In addition to that, there was another near miss recorded exactly in the same location, Horseshoe Bay in British Columbia, with another British Columbia ferry and another small pleasure vessel. There was fortunately no contact in this instance, but there was evidence that the operator was going through some state of confusion at the time of the near miss.

So those are a couple of examples that would suggest we have to use some reasonable length here so we do not exclude in future the possibility of the Minister of Transport being

[Translation]

M. Popp: Comme nous n'avons pas modifié la définition de «passager», la loi restera inchangée à cet égard, une fois les amendements adoptés. Toutefois, je voudrais mentionner, pour la gouverne des membres du Comité, que, d'après la jurisprudence en la matière, il semble que les tribunaux tiennent compte de la véritable situation, puisqu'ils ont récemment condamné un certain nombre de personnes coupables de ce genre de manœuvre, en déclarant que les gens à bord étaient de véritables passagers et que les dispositions de la loi à cet égard devaient donc s'appliquer.

Pour résumer, donc, cet aspect de la loi ne va pas être changé, mais la jurisprudence indique que les tribunaux commencent à distinguer dans leurs décisions, les cas où les personnes à bord sont des véritables passagers.

M. Johnson: Mais n'est-il pas vrai que dans le cadre du système actuel, des bateaux qui sont beaucoup moins bien équipés n'auront pas le droit de transporter des passagers—en tout cas pas plus de 12—alors que d'autres bateaux... Maintenant que pour les bateaux de plus de 12 mètres il va falloir un certificat, ceux qui n'atteignent pas cette longueur pourront continuer à prendre autant de passagers qu'ils voudront, à condition d'avoir suffisamment de gilets de sauvetage.

M. G. Stewart: Pour répondre à la question de M. Johnson, il a raison de dire que cette anomalie continue d'exister.

M. Johnson: Merci.

M. G. Stewart: Si vous me permettez, les membres du Comité se souviendront probablement de l'accident qui est survenu entre le bac *Queen of Cowichan* et un petit bateau appelé le *Kimberley* dans la baie Horseshoe il y a environ un an, accident qui a d'ailleurs entraîné la mort de trois personnes. La deuxième recommandation du coroner, formulée à la suite de l'enquête effectuée, était que toute personne qui pilote un bateau soit tenue d'obtenir un certificat—et je répète que c'est la personne qui pilote le bateau qui serait obligée de posséder ce certificat; il ne s'agirait donc pas de certificat pour le bateau. En fixant la limite de 12 mètres, nous tenions compte justement de cette recommandation, en ce sens qu'à l'avenir, un coroner ou un jury, à la suite d'une enquête, pourrait demander au ministre des Transports de revoir toute cette question des certificats si jamais un autre incident de ce genre se produisait.

De plus, à exactement le même endroit, c'est-à-dire la baie Horseshoe en Colombie-Britannique, il s'en est fallu de peu qu'un abordage se produise entre un bac provincial et un autre bateau de plaisance. Heureusement, il n'y a pas eu de collision cette fois-là, mais il semble que la personne qui pilotait le bateau ne savait pas exactement ce qu'elle était censée faire au moment où les deux bateaux ont failli se heurter.

Donc, d'après ces exemples, vous pouvez comprendre que nous ne désirions pas éliminer la possibilité que le ministre des Transports exige l'obtention d'un certificat par certains

[Texte]

requested to provide for the certification of people on some of the larger yachts.

Mr. Belsher: The 12-metre exemption of the accident you referred to—the vessel was under that.

Mr. Nowlan: Was under; that is right.

The Chairman: Mr. Nowlan, I am sorry, we can only have one questioner at a time.

Mr. Nowlan: We are so germane on all the questions, Mr. Chairman, because my question follows right from Mr. Belsher's . . . I happen actually to have been at Horseshoe Bay last summer when that . . . I was taking another little ferry into Horseshoe Bay when that thing happened, by coincidence, and I saw the results. But I do not remember if the coroner's inquest recommended a length.

Mr. Belsher is completely right. That boat, yacht, vessel, was under 12 metres, and there were circumstances . . . preparing breakfast and everything else, and the owner was down below and the son or wife was up on the deck. But did that coroner's inquest come in with any specific recommendation for length?

Mr. G. Stewart: No, it did not. There was no recommendation on length. It was just a general statement that the operators of these small vessels should be certified.

Mr. Nowlan: My point—and Mr. Belsher has made it—is that in effect, yes, there has to be some certification here. I am glad you are responding to the briefs that came in. But I guess my initial concern is to get the 12 metres . . . and the experts within the department are great people, but was any contact made outside with the boating community or whatever the associations are on their reaction, just unofficially, to a specific length, i.e. 12 metres? That is my first question; and I gather from what you have said, Mr. Stewart, perhaps that is not so.

I guess my next question is, just to help relieve my own mind, although we are not going to catch . . . Horseshoe Bay, of course, is one of the real areas . . . you have little skeeter boats there that affect ferries. The three ferries from Langdale, Bowen Island, and Nanaimo all come in almost at the same time. Even certified masters with ferries sometimes have difficulty negotiating in that very confined area.

But the question is: What are we talking about in terms of this room? From the distance between you and Mr. Stewart, would that be 12 metres? Would that be 30 or 40 feet?

Mr. G. Stewart: There are two questions there. The first one is that I have made an informal representation to the Council of Boating Organizations of Canada about this length; the 12-metre length. We have not yet had a response from them, but we have only just made this suggestion in recent days and we

[Traduction]

membres de l'équipage des grands yachts, si jamais une telle demande lui est présentée.

M. Belsher: Mais dans le cas de l'accident auquel vous avez fait allusion, le bateau avait moins de 12 mètres.

M. Nowlan: Oui, c'est exact.

Le président: Monsieur Nowlan, excusez-moi de vous interrompre, mais une seule personne à la fois peut poser des questions.

M. Nowlan: Oui, monsieur le président, mais ma question découle justement de celle de M. Belsher . . . J'étais justement à la baie Horseshoe l'été dernier au moment où cet abordage s'est produit. J'étais à bord d'un autre bac qui entrait justement dans la baie au moment de cet accident. Mais je ne me rappelle pas si le coroner avait mentionné une longueur en particulier au moment de faire ses recommandations.

M. Belsher a parfaitement raison. Le bateau, ou yacht, avait moins de 12 mètres et je crois que les circonstances étaient assez particulières; je crois que quelqu'un était en bas en train de préparer le petit déjeuner. Enfin, il paraît que le propriétaire était en bas et le fils ou la femme de celui-ci était sur le pont. Mais savez-vous si le coroner a fait une recommandation précise au sujet de la longueur?

M. G. Stewart: Non, aucune recommandation n'a été faite au sujet de la longueur. Le coroner a simplement recommandé d'une manière générale que les personnes qui pilotent ces petits bateaux soient tenues d'obtenir un certificat.

M. Nowlan: Le sens de mon intervention—et celle de M. Belsher, d'ailleurs—était justement qu'il faut des certificats. Je suis heureux de savoir que vous essayez de réagir aux points soulevés dans les mémoires présentés. Mais en ce qui concerne cette limite de 12 mètres . . . et je suis sûr que les spécialistes du ministère sont très sympathiques, mais j'aimerais savoir si l'on a essayé de connaître la réaction éventuelle des propriétaires de bateaux ou des associations dont ils sont membres à la possibilité qu'une limite particulière, en l'occurrence 12 mètres, soit imposée? Voilà donc ma première question; d'après ce que vous avez dit, monsieur Stewart, j'ai l'impression qu'aucune tentative de ce genre n'a été faite.

L'autre question que j'aimerais vous poser, simplement pour me rassurer même si je sais que . . . la baie Horseshoe, évidemment, est l'une des zones qui pose le plus de problèmes car il y a toutes sortes de petits bateaux naviguant dans les mêmes eaux que les bacs. Les trois bacs de Langdale, de l'île Bowen et de Nanaimo arrivent pratiquement tous en même temps. Même les capitaines de bac qui ont les certificats appropriés ont parfois du mal à naviguer dans cette toute petite zone.

Mais voici ma question: 12 mètres, cela représente quoi exactement, par rapport à cette salle? Est-ce la distance entre vous et M. Stewart? Est-ce que cela représente 30 à 40 pieds?

M. G. Stewart: Vous m'avez posé deux questions. Pour répondre à la première, je peux vous dire que je me suis mis en rapport avec le Conseil des organismes de navigation au sujet de cette longueur de 12 mètres. Nous n'avons toujours pas eu de réponse, mais cela ne fait pas très longtemps que nous leur

[Text]

have not had an opportunity to sit down and have a meeting with the witnesses on that particular issue. So the attempt is being made but the response has not been received, I guess is the answer to the question.

• 1040

With regard to what constitutes a 12-metre length, I think 40 feet might be representative of the distance between the two ends of these . . .

Mr. Ellis: Put 10 metres between the chairman and the witnesses.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, with all respect to my friend, Mr. Ellis, I think . . .

An hon. member: Why do we not get a tape measure to do the measuring?

Mr. Nowlan: These tables are six feet.

The Chairman: I would like to call some order here. We are not going to get anywhere without a tape measure. I do not see a tape measure. I do not see the necessity of one.

Secondly, I want to remind the committee, one question from one committee member at a time, so that we have order. Thirdly, we are terminating this meeting this morning at 11 a.m. We have less than 20 minutes to go. Obviously, we are not going to get through all these motions. I would like to move on now to PC-3.

Mr. Stewart.

Mr. Nowlan: With respect, Mr. Chairman, on a point of order. I am not going to ask any more questions.

With regard to the definition of pleasure craft . . . I do not have a pleasure craft, but there are a lot of Canadians who do and I think we have had a good discussion on this. I am glad Mr. Stewart said that he has had an informal question out to the association, because drawing legislation . . . To pick a figure that he admitted was arbitrary at the start could affect an awful lot of people. But, frankly, when I see the length between the two—be it 10 metres or 12 metres—I feel a little better that we are not going to bring in accidentally almost everyone with a yacht or a boat or a put-put and have them exposed to certification. That is all I have to say.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Forrestall: As to one explanation, the 12 metres cost a couple of hundred thousand dollars, and there is no chirping about that.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, the point that I raised about the passengers I know was not relevant to the certification. I think what I was trying to get in place was that, no matter what regulation we bring in as regards the certification of a vessel, the length of it, it will be immaterial unless we have the number of people who are allowed to be on board that vessel at a particular time. You could have a 12-metre vessel with an open bridge and 50 persons on it. Obviously, the vessel is going to be crowded with people because there is not that much

[Translation]

avons présenté cette possibilité et nous n'avons donc pas eu le temps de nous réunir avec les témoins pour en parler. Donc, nous avons fait une tentative, mais nous attendons encore la réponse.

Quant à ce qui représente une longueur de 12 mètres, je suppose que 40 pieds serait la distance entre ces deux bouts de . . .

M. Ellis: Éloignez le président et les témoins de 10 mètres.

M. Nowlan: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à mon ami, M. Ellis, je pense . . .

Une voix: Prenons un mètre à ruban pour mesurer.

M. Nowlan: Ces tables mesurent six pieds.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous n'aurons pas de mesure précise sans un mètre à ruban. Nous n'en avons pas ici et je n'en vois pas la nécessité.

Je vous rappelle que la parole est accordée à un membre à la fois pour que la séance se déroule dans l'ordre. De plus, nous allons terminer cette réunion à 11 heures ce matin. Il ne nous reste que 20 minutes. Il est évident que nous ne pourrions pas étudier toutes ces motions. J'aimerais maintenant passer à la motion PC-3.

Monsieur Stewart.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de poser encore des questions.

En ce qui concerne la définition d'un bateau de plaisance, même si je n'en ai pas moi-même, il y a beaucoup de Canadiens qui en ont et je pense que nous avons eu une bonne discussion à ce sujet. Je me réjouis d'apprendre que M. Stewart a consulté l'Association de façon informelle car le rédaction de projets de loi . . . Le choix arbitraire d'un chiffre pourrait avoir des conséquences pour de nombreuses personnes. Mais franchement, quand je vois ce que constitue une longueur de dix mètres ou de douze mètres, je me sens un peu rassuré, je ne pense pas qu'il existe de risque d'obliger tous les propriétaires de yachts, de bateaux ou de petites vedettes d'obtenir des certificats. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Forrestall: Encore une précision, les bateaux de 12 mètres coûtent quelques centaines de milliers de dollars, il n'y a pas de doutes là-dessus.

M. Johnson: Monsieur le président, l'observation que j'ai faite au sujet des passagers n'avait pas de rapport avec la nécessité d'obtenir un certificat. Quels que soient nos règlements en matière de délivrance de brevets et certificats, et la longueur des bateaux visés, l'effet sera négligeable si on ne fixe pas de limites pour le nombre de personnes autorisées à se trouver à bord du bateau. Il pourrait y avoir une embarcation de 12 mètres sans pont et avec 50 personnes à bord. Il est évident que les gens seront entassés car il n'y a pas tellement

[Texte]

space for them to spread out. Whoever is in charge could be distracted by the number of people.

So if you have a 12-metre vessel and you are allowed to have 50 passengers on board, because of the loophole with the chartering, then certification is immaterial. I think one goes with the other.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I just generally respond by saying that we are very fortunate in Canada with respect to the boating and instructional programs that are carried out by the power squadrons, the yacht squadrons, the Red Cross safety program. Indeed, I think it is one of the best bargains that the Canadian taxpayers can possibly receive. The level of training and the stress on safe boat handling are perhaps as good here in Canada as anywhere else in the world and I would not want to interfere with that. Of course, people can break the law. Of course, people can break the rules of common sense with respect to safe boat handling. But I think that is the exception. Of course, people will break the laws. I do not think you can ever legislate that out.

On the other hand, by and large the level of training of boat owners and indeed their crews in Canada today is excellent. Boating in Canada is quite safe.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

May we now proceed with PC-3? Mr. Stewart, would you care to make a general statement on PC-3, please. This is clause 10, pages 8 and 10.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, members will recall from our first meeting on January 23 there was an exclusion clause in clause 10, section 109. The exclusion clause meant that Canada-registered drill ships and drill rigs were not subject to the Canada Shipping Act while drilling on Canada lands. That exclusion clause has now been removed and it is being substituted with another clause which requires that regulations made under this section that could be used in connection with drill ships or mobile offshore drilling units must be signed off both by the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

• 1045

So the exclusion that once existed no longer exists. It means that drill ships and MODUs will be subject to the Canada Shipping Act while drilling on Canada lands—they always were in transit over Canada lands, not to confuse that part of it, but they were not, originally, while drilling on Canada lands—on the understanding that any regulations made under this section would have the joint concurrence of the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Angus is first on the list.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Stewart, you may wish to refer the response to Mr. Forrestall on this. My reading of this proposed amendment is that if the Minister of Energy, Mines and Resources says no then the Minister of Transport can do nothing. Is that correct?

[Traduction]

d'espace. Cela pourrait représenter une distraction pour le capitaine ou la personne responsable.

Ainsi, s'il est possible d'avoir 50 passagers à bord d'une embarcation de 12 mètres, à cause d'une particularité reliée à l'affrètement, alors la question des certificats reste sans importance. Je pense que les deux choses vont de pair.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, pour donner une réponse générale, je dirais que nous avons de la chance au Canada d'avoir de très bons programmes de formation dans l'art de la navigation offerts par différents groupes, notamment la Croix-Rouge dans le cadre de son programme de sécurité. C'est une véritable occasion pour les contribuables canadiens. Cette formation, surtout en matière de sécurité, est d'un excellent calibre et je ne voudrais pas y changer quoi que ce soit. Évidemment, on peut violer la loi. Bien entendu, on peut manquer aux principes les plus élémentaires de la bonne navigation. Mais je crois que ce sont des cas exceptionnels. Il y aura toujours des violations de la loi qu'on ne peut malheureusement pas éliminer par décret.

En revanche, le niveau de formation des propriétaires de bateaux et des équipages au Canada est excellent. La navigation au Canada constitue une activité assez sûre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

Passons maintenant à la motion PC-3. Monsieur Stewart, voulez-vous nous dire quelques mots d'introduction au sujet de cette motion? Il s'agit de l'article 10, pages 8 et 10.

M. G. Stewart: Monsieur le président, vous vous rappelez sans doute qu'à notre première réunion le 23 janvier, il a été indiqué que l'article 10 comporte un cas d'exception. Cette exception fait en sorte que la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'applique pas aux navires et aux plates-formes de forage utilisés pour faire du forage sur des terres du Canada. La nouvelle disposition proposée pour remplacer cet article prévoit que les règlements pouvant s'appliquer à des navires ou des unités mobiles de forage en mer doivent être signés par le ministre des Transports et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Ainsi, il n'y aura plus d'exception. Par conséquent, les navires et les unités mobiles de forage en mer relèveront de la Loi sur la marine marchande du Canada lors de forages sur des terres du Canada—c'était déjà prévu quand ils étaient en déplacement sur les terres du Canada mais pas lors des forages—à la condition que tout règlement établi en vertu de cet article soit approuvé par le ministre des Transports et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Stewart, vous voudrez peut-être demander à M. Forrestall de répondre à cette question. D'après mon interprétation de cet amendement, si le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources n'est pas d'accord avec un règlement,

[Text]

Mr. G. Stewart: The way the amendment is proposed, yes, it requires the joint concurrence of the two Ministers for regulations that would govern and be associated with drill ships and MODUs—not regulations made under this section associated with other ships; only those dealing with drill ships and MODUs.

Mr. Angus: That is right. Maybe the part I should be asking Mr. Forrestall is: Why the half measure? The inference I think I got when the Minister spoke before the committee was that the changes would provide him with full jurisdiction, which I think is what he desires. Can I ask why the full jurisdiction is not here?

Mr. Forrestall: I will defer that one to Mr. Stewart because it is in a sense technical and I think further change is contemplated at some point in the future. Perhaps Mr. Stewart could answer that one.

Mr. G. Stewart: Maybe the answer to that question is in the fact that on drill ships and on mobile offshore drilling units you have two distinct groups of people: you have all of those associated with the drilling operation and you have all of those associated with the marine aspects of the ship or the rig. Inasmuch as the drill ship or the drill rig is an industrial site, however—quite separate and distinct from an industrial site on land such as in the Alberta tar sands but rather still subject to the laws of hydrodynamics—it is necessary to consider both the unique requirements of the drilling side of the operation and the unique requirements of the marine side of the operation in terms of seamen and those people who operate the rig from the marine point of view and the fact that the rig is subject to the laws of hydrodynamics. It is not stationary on shore and therefore not truly and solely an industrial site. It is a combination of two things.

This particular proposal intends to recognize that situation and allow for the joint judgment of the two Ministers, the one Minister associated with shipping activity and the second Minister associated with offshore oil exploration, and to make sure that there is consistency between those two necessities when regulations are being developed.

But you are quite right, Mr. Angus: it requires the sign-off of both Ministers before it can be effective.

Mr. Angus: Just one final question: Did you try to come up with a mechanism that would allow you to regulate independently of the Minister of Energy, Mines and Resources for the certification of those who handle the marine side of drilling where there is no overlap? Frankly, I am not very familiar with that part of the industry and the problems it created, but I would assume that you have to stabilize the platform, that you have to control the movement of the platform, before you can even contemplate drilling. Therefore, the applications of the Canada Shipping Act should become the overriding regulations. Until the people in control of that vessel, as it is a

[Translation]

le ministre des Transports n'a pas la possibilité d'y donner suite. Est-ce bien cela?

M. G. Stewart: Effectivement, l'amendement exige l'approbation des deux ministres pour des règlements s'appliquant à des navires et des unités mobiles de forage en mer, je précise bien qu'il ne s'agit pas de règlements établis en vertu de cette disposition et s'appliquant à d'autres navires, mais seulement aux navires de forage et aux UMF.

M. Angus: Oui. Dans ce cas, la question que je devrais sans doute poser à M. Forrestall est la suivante: pourquoi se contenter d'une demi-mesure? Lors de la comparaison du ministre devant le Comité, j'avais l'impression que les modifications envisagées allaient lui assurer une compétence entière, ce qu'il semble souhaiter. Pourrais-je savoir pourquoi ce n'est pas le cas?

M. Forrestall: Je m'en remets à M. Stewart, je pense que c'est une question technique et qu'on envisage un changement ultérieur. M. Stewart voudrait peut-être répondre.

M. G. Stewart: La réponse tient peut-être au fait que les navires de forage et les unités mobiles de forage en mer comportent deux sortes d'équipages: il y a les effectifs nécessaires aux activités de forage et tout le personnel qui s'occupe des aspects marins du navire ou de la plate-forme. Dans la mesure où le navire ou la plate-forme de forage constitue un chantier industriel, même si ce chantier ne se trouve pas sur terre, comme c'est le cas pour les sables bitumineux de l'Alberta, mais est plutôt soumis aux règles de l'hydrodynamique, il faut tenir compte à la fois des aspects qui touchent le forage et ceux qui relèvent du fonctionnement marin de ces installations. Puisqu'il ne s'agit pas d'une installation fixe sur terre, on ne peut pas la considérer seulement comme un chantier industriel mais il faut l'envisager sous les deux angles.

La proposition qui vous est soumise essaie de tenir compte de cet état de choses en associant les deux ministres, dont l'un est responsable de la marine marchande et l'autre de la prospection pétrolière en haute mer, pour s'assurer que les deux éléments soient pris en considération lors de l'établissement de règlements.

Mais vous avez tout à fait raison, monsieur Angus, la signature des deux ministres est nécessaire pour que le règlement entre en vigueur.

M. Angus: Une dernière question: avez-vous essayé de trouver un mécanisme qui ne nécessite pas le concours du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour la délivrance de certificats à ceux qui sont responsables uniquement des aspects marins du forage, là où il n'y a pas de chevauchement? J'avoue franchement que je ne connais pas très bien ce secteur de l'industrie et ses problèmes particuliers, mais je suppose qu'il faut stabiliser la plate-forme et contrôler ses mouvements avant même d'envisager des forages. En conséquence, la Loi sur la marine marchande du Canada devrait avoir préséance. Cela signifie que l'équipe de forage n'a rien à dire tant que les responsables du bâtiment, puisque la

[Texte]

vessel, or the platform are prepared to say it is time to drill, the drilling people should have no influence whatsoever.

• 1050

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, there are maybe two or three points to make in connection with that observation. One is that it is true you have to position the rig and you have to use nautical experience and background in order to get the rig to where it must be located in order to start its drilling. It is also true that there are instances where you have a nautically trained person in charge of the rig and there are certain other instances where you have a tool-pusher, a driller, in charge of the rig. It is not cut and dried. There are examples where both those situations exist.

Another point that might be made here is that members will be familiar with the royal commission on the *Ocean Ranger* disaster. I am sure members will also know that a committee of senior officials are in the process of responding to a series of recommendations that were made. At some stage, it might very well be desirable to have a separate act outside the Canada Shipping Act to govern offshore activities in every sense, the complete management. That would be a possibility. This particular amendment might, to some degree, take into account that this could happen at some stage.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: The only comment I have to make, Mr. Chairman—and I am glad Mr. Stewart brought up the *Ocean Ranger* inquiry—is that there is no doubt that the drill rig *Ocean Ranger* was in all essence a ship. It was at anchor; there is no doubt about that. But I think it was brought out very clearly that the person responsible for the ballasting of the ship was probably inadequately trained and that the tool-pusher and the captain of the ship might have had some dispute as to when drilling activity should have stopped and so on.

While there was no doubt a disaster on the rig, regardless of the safety aspect for the souls that were on board, it could also present a menace to the environment if the tool-pusher insists that drilling has to continue or at what cut-off point they should stop drilling if an oil spill should occur and so on. So I find it strange that it would not be covered in the same way any other ship would be covered, under the Canada Shipping Act.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, in connection with Mr. Johnson's comments, in a situation where emergency training is required for both the roustabouts and the tool-pushers as well as the marine crew on one of these rigs, I think there would be no difficulty in getting sign-off by the appropriate Ministers in situations of that sort. I do not see that as a particular difficulty.

With regard to who is in charge of the rig at any given time, officials of the Coast Guard have been working with officials of other departments and with the industry for quite a number of months, wrestling with this particular problem that Mr. Johnson raises, suggesting that maybe somebody called an

[Traduction]

plate-forme est bien un bâtiment, ne décident pas qu'il est temps de procéder au forage.

M. G. Stewart: Monsieur le président, j'aurais deux ou trois remarques à faire là-dessus. D'abord, il est vrai qu'avant de commencer le forage, il faut installer la plate-forme au bon endroit et que, pour ce faire, il faut de l'expérience et du savoir-faire marins. Il est vrai aussi que dans certains cas, le responsable de la plate-forme peut être une personne rompue à la science marine, mais il peut arriver que ce soit le maître-sondeur ou un foreur. Il n'y a pas de règle fixe. Les deux cas sont possibles.

J'aimerais aussi vous parler de la Commission royale d'enquête sur le désastre de l'*Ocean Ranger*. Vous savez sans doute qu'un comité de hauts fonctionnaires est en train de répondre à une série de recommandations découlant de l'enquête. À un moment donné, il serait peut-être souhaitable d'avoir une loi distincte de la Loi sur la marine marchande du Canada pour régir les activités en haute mer, pour en assurer la gestion complète. Ce serait une possibilité. L'amendement que nous avons devant nous reconnaît d'une certaine façon cette éventualité.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Le seul commentaire que j'ai à faire, monsieur le président—et je suis heureux que M. Stewart ait parlé de l'enquête sur l'*Ocean Ranger*—c'est qu'il ne fait aucun doute que cette plate-forme de forage constituait bel et bien un navire. Elle était à l'ancre; il n'y a pas de doute là-dessus. Mais je pense qu'il a été bien établi que le responsable du lest du bâtiment n'était probablement pas suffisamment compétent et que le maître-sondeur et le capitaine n'ont pas pu se mettre d'accord sur le moment de cesser les activités de forage.

Bien qu'il ne fasse aucun doute que la plate-forme était mal en point, indépendamment de la sécurité de l'équipage à bord du navire, le fait que le maître-sondeur insiste pour continuer les travaux de forage ou qu'on ne s'entende pas sur le moment de cesser les activités pouvait constituer une menace pour l'environnement dans l'éventualité d'un déversement de pétrole. Je trouve donc cela étrange que la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'applique pas ici au même titre qu'à tout autre navire.

M. G. Stewart: Monsieur le président, à propos de ce que vient de dire M. Johnson, je ne crois pas qu'il serait difficile d'obtenir l'autorisation des ministres compétents pour ce qui est de la formation en matière d'intervention d'urgence pour les contremaîtres et les maîtres-sondeurs, de même que pour l'équipage à bord de ces installations. Je ne vois pas de difficulté particulière de ce côté-là.

Quant à la question de M. Johnson de savoir qui doit être le grand responsable de la plate-forme, les hauts fonctionnaires de la Garde côtière, en concertation avec ceux d'autres ministères et des représentants de l'industrie, travaillent là-dessus depuis plusieurs mois et semblent dire que cette

[Text]

offshore installation manager might be the individual designated as in charge of one of these units. That individual might have appropriate training in both disciplines, if you want—the nautical discipline and the drilling discipline—in sufficient quantity so he would be able to make the judgment you just described in the full knowledge of the circumstance and the situation that the rig would be in. It is a difficult question. It is a larger question maybe than the one we are dealing with right here and it is a difficult one, one the government is concerned with but one for which there is not yet an answer.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart.

Our time is just about up. We can proceed to PC-3. I am sorry, PC-4. Clause 21, page 16. We only have a few minutes. We could run over by two or three minutes, I suppose, unless you have other urgent and pressing matters. I have a couple of statements I want to make at the end of the meeting, too.

Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, which one are we dealing with again? Is it PC-4?

The Chairman: Yes, on clause 21, page 16.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, this is in response to an observation made by the Senate and House of Commons Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. The practice in the past has been that where a candidate gets a full certificate, then that certificate is paid for under the Canada Shipping Act. Where a candidate only gets a partial certificate, and that option is more readily available now than it once was, the payment for the certificate is made under the Financial Administration Act. The idea of this amendment is to bring both these things together in one piece of legislation, namely, the Canada Shipping Act. So the bottom line here would be that whether it is a full certificate or a partial certificate, it would be covered under the Canada Shipping Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Any questions on clause 21? No questions, okay. Let us proceed to PC-5, clause 27, page 17.

Mr. G. Stewart: Members will remember when the representative of the Seafarers' International Union was here, the SIU, he was concerned about the fact that if a seaman did not show up for work one day he might be imprisoned for a period of time, either six months or two years. We took to heart that suggestion by the representative of the SIU and thought an amendment was appropriate whereby if a seaman deserts his ship, the only possible penalty is a fine and that the option for imprisonment ought to be removed.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Any comments on that?

Mr. Angus: Well done.

[Translation]

fonction devrait peut-être être remplie par quelqu'un dont le titre pourrait être chef des installations en haute mer. Cette personne pourrait très bien avoir la formation nécessaire dans les deux secteurs, dans le secteur maritime comme dans celui du forage, si bien qu'elle aurait la compétence de poser le jugement que vous venez de décrire en pleine connaissance de la situation où se trouve la plate-forme. C'est une question difficile. C'est une question qui dépasse la portée de ce dont nous discutons ici actuellement, mais elle est difficile et bien que le gouvernement s'en inquiète, nous n'avons pas encore trouvé de solution.

Le président: Merci, monsieur Stewart.

La séance est presque terminée. Nous pouvons passer à l'étude de l'amendement PC-3. Excusez-moi, je voulais dire PC-4. Il s'agit de l'article 21, page 16. Il ne nous reste que quelques minutes. Nous pourrions prolonger la séance de deux ou trois minutes à moins que vous n'ayez d'autres engagements urgents. D'autre part, je voudrais faire quelques remarques avant que nous nous quittons.

Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, de quel amendement s'agit-il ici? S'agit-il de PC-4?

Le président: C'est cela. C'est l'article 21, page 16.

M. G. Stewart: Monsieur le président, cet amendement répond à une remarque qui provient d'un comité mixte permanent de la Chambre des communes et du Sénat, à savoir le Comité des règlements et autres textes réglementaires. Par le passé, la coutume voulait que les brevets pléniers soient payés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Quand on délivre un brevet partiel, et cela se fait de plus en plus actuellement, le paiement du brevet se fait en vertu de la Loi sur l'administration financière. Par cet amendement, nous voulons réunir les deux types de brevet dans une seule disposition législative, c'est-à-dire un article de la Loi sur la marine marchande du Canada. Autrement dit, qu'il s'agisse d'un brevet plénier ou partiel, désormais les modalités seront prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Y a-t-il des questions au sujet de l'article 21? Très bien. Passons à l'amendement PC-5, l'article 27, page 27.

M. G. Stewart: Les membres du Comité se souviendront que le représentant du Syndicat international des gens de mer a exposé dans son témoignage une préoccupation. Quand un marin ne se présente pas au travail un jour, il est passible d'une peine de prison, de six mois à deux ans. Nous avons retenu la remarque du représentant du Syndicat international des gens de mer et nous avons pensé qu'un amendement s'imposait. Si un marin abandonne son poste, il n'est passible que d'une amende car il ne pourra plus désormais être emprisonné.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Y a-t-il des remarques?

M. Angus: À la bonne heure.

[Texte]

The Chairman: That concludes our time allotment for this morning, but before we leave I would like to ask the committee whether or not they would like to continue tomorrow afternoon with this general overview of the government's amendments, as we have done this morning. We really only had about an hour this morning instead of an hour and a half. Or would the committee wish to proceed to clause-by-clause consideration tomorrow afternoon?

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I think the idea of us continuing the discussion as we have done this morning would be valuable, particularly because informally we have received a draft of a clause for amendment and there are some additions to it that I think we would like to discuss a bit. So I would go for the continuing discussion tomorrow at 3.30 p.m.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Nowlan: Good idea.

The Chairman: First of all, I would like to ask Mr. Stewart and Mr. Popp if they are available for tomorrow afternoon at 3.15.

Mr. G. Stewart: Yes, Mr. Chairman. We have set our time aside for quite a period of time now. We are available whenever the committee requires.

The Chairman: Thank you very kindly. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Will we really save time doing it this way? I say this because I suspect we will get an awful lot of the same questions when we start going through clause by clause.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just in response to Mr. Belsher; you will get arguments, but you will not get questions.

Mr. Belsher: What is the difference?

The Chairman: Is it understood that we will continue with this general overview tomorrow? Mr. Forrestall.

• 1100

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if we finish at a reasonable hour tomorrow, I would like to get on with clause by clause. I think it has been suggested that the balance of these amendments, in many respects, is housekeeping amendments, tidying up the act. I do not think we will have the need or the urge to question or probe as deeply with the balance of them. So if we finish early, could we then commence with clause by clause?

The Chairman: We will try to complete the general overview we have been doing this morning. If we do some time during tomorrow's session, then we will begin immediately with clause by clause.

The other point is I would request that the opposition parties give the Chair copies of their amendments by noon tomorrow,

[Traduction]

Le président: Cela met un terme au temps que nous avions réservé ce matin mais avant que nous nous quittions, j'aimerais demander aux membres du Comité s'ils souhaitent poursuivre demain après-midi cette discussion générale des amendements du gouvernement, comme nous l'avons fait ce matin. Ce matin, nous n'avons consacré à ce travail qu'une heure plutôt que 90 minutes. Les membres du Comité souhaitent-ils passer à l'étude article par article demain après-midi?

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, l'idée de poursuivre la discussion comme nous l'avons fait ce matin me paraît tout à fait utile, surtout quand je songe à une proposition d'article qu'on nous a fait parvenir et qui contient certains ajouts dont j'aimerais discuter un peu. Je préconise donc que nous poursuivions la discussion demain à 15h30.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Nowlan: Bonne idée.

Le président: Tout d'abord, je voudrais demander à MM. Stewart et Popp s'ils sont disponibles demain après-midi à 15h15.

M. G. Stewart: Oui, monsieur le président. Nous avons réservé une grande partie de notre temps au Comité. Nous sommes à la disposition du Comité quand il le souhaitera.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Est-ce que nous gagnons du temps en procédant ainsi? Je dis cela parce que je soupçonne que nous entendrons beaucoup des mêmes questions au moment de l'étude article par article.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, en réponse à M. Belsher, je voudrais dire qu'à ce moment-là il y aura des discussions et non des questions.

M. Belsher: Quelle est la différence?

Le président: Nous sommes convenus donc de poursuivre une discussion générale demain, n'est-ce pas? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si nous terminons assez tôt demain, j'aimerais que nous passions à l'étude article par article. Je pense qu'on a dit que le reste de ces amendements, à bien des égards, ne contenait que des questions d'intendance, des questions de détail. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire alors de poser des questions, d'analyser par le menu le reste de ces amendements. Si nous terminons assez tôt, pourrions-nous entreprendre l'étude article par article?

Le président: Nous allons essayer de terminer la discussion générale que nous avons commencée ce matin. Si donc nous terminons pendant la séance de demain, nous commencerons immédiatement l'étude article par article.

D'autre part, je demanderais aux partis d'opposition de me faire parvenir copie de leurs amendements avant midi demain,

[Text]

if possible, in order that we could distribute them for tomorrow's meeting.

Mr. Angus: We will do what we can.

The Chairman: Fine.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

si possible, afin que nous puissions les distribuer à la réunion de l'après-midi.

M. Angus: Nous allons faire ce que nous pouvons.

Le président: Très bien.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;

A. Popp, General Counsel.

Du ministère des Transports:

G.R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne;

A. Popp, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Wednesday, March 5, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mercredi 5 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le***BILL C-75****PROJET DE LOI C-75**

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du Ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Robert Horner
Morrissey Johnson

Arnold Malone
James A. McGrath
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Thomas Suluk
Gordon Taylor—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

On Wednesday, March 5, 1986:

Le mercredi 5 mars 1986:

George Baker replaced Brian Tobin;
Robert Horner replaced Joe Price;
Thomas Suluk replaced Gabriel Desjardins;
James A. McGrath replaced Terry Clifford.

George Baker remplace Brian Tobin;
Robert Horner remplace Joe Price;
Thomas Suluk remplace Gabriel Desjardins;
James A. McGrath remplace Terry Clifford.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 5, 1986
(12)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:44 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, George Baker Ross Belsher, Mike Forrestall, Robert Horner, Morrissey Johnson, James A. McGrath, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Thomas Suluk.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; A. Popp, General Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

On Clause 1

The witnesses answered questions.

At 5:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 5 MARS 1986
(12)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, aujourd'hui à 15 h 44, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, George Baker, Ross Belsher, Mike Forrestall, Robert Horner, Morrissey Johnson, James A. McGrath, J. Patrick Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Thomas Suluk.

Comparaît: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: G.R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne; A. Popp, avocat général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Article 1

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, March 5, 1986

• 1540

The Chairman: Order, please. While we do not have a quorum of 11, we are not actually hearing witnesses either. Well, we are hearing witnesses, but we are on clause-by-clause more or less so I have ruled that even though we are one short of a quorum we will commence.

We are resuming debate and discussion on Bill C-75, an act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production Conservation Act in consequence thereof.

Before we proceed, I want to offer apologies to our clerk of the committee for words I said yesterday at the commencement of our meeting. It was not his fault that I was not informed of the proper meeting room. It was the fault of a person in my office, and I apologize for what I said. Secondly, I want to remind members that we meet again next Tuesday, March 11, at 9.30 a.m., in this room, 308, West Block.

Last day we were just beginning to hear Mr. Stewart and Mr. Popp give us an overview or description of PC-6, subclause 44.(8), pages 26 and 27. I remind you that all of these proposed amendments were moved originally by Mr. Forrestall.

Mr. Angus.

Mr. Angus: I just want to apologize to the committee for not meeting the deadline set by the chairman at our meeting yesterday for the submission of amendments. Certain events in the South Block forced a rearrangement of where I am working and we were unable to get them. I have some of them now. I will give them to the clerk. I will informally circulate them to members with the warning that more are to come.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus.

Mr. Forrestall: [Inaudible—Editor]

The Chairman: Is there any indication from the Liberals of when we might expect copies of their amendments?

An hon. member: I do not think they have any.

Mr. Baker: Tomorrow morning, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Stewart, we will proceed then with you or Mr. Popp.

Mr. G.R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, yesterday we ran through PC-1 to PC-5, as you said. Maybe now we can start with PC-6 on pages 26 and 27 of the new version of the bill.

This particular amendment is a consequential amendment as a result of removing the MODU exclusion we spoke about yesterday. This particular amendment would allow for regulations that would deal with such things as construction of

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 5 mars 1986

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Bien que nous n'ayons pas encore notre quorum de 11 membres, comme il s'agit ce matin d'examiner le projet de loi article par article plutôt que d'entendre les témoins, j'ai décidé que nous pouvons commencer en l'absence d'un quorum.

Nous reprenons donc l'examen du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Je voudrais commencer par m'excuser auprès de notre greffier de ce que j'avais dit hier en début de réunion. En effet ce n'est pas lui qui avait oublié de me dire dans quelle salle aurait lieu la réunion, mais une personne dans mon bureau et je m'excuse donc de mes remarques désobligeantes. Par ailleurs je vous signale que nous nous réunirons de nouveau le mardi 11 mars à 9h30 dans cette même salle 308.

Lors de la dernière réunion, MM. Stewart et Popp avaient tout juste commencé à nous donner une vue d'ensemble de l'amendement PC-6, paragraphe 44(8), pages 26 et 27. Tous ces amendements ont été proposés par M. Forrestall.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je m'excuse, mais il m'a été impossible de respecter la date limite fixée par le président pour la présentation des amendements. En effet les nouveaux aménagements dans l'Édifice du Sud ont rendu la chose impossible. J'en ai apporté un certain nombre dont je vais remettre des exemplaires au greffier ainsi qu'aux membres du Comité, mais je vous signale qu'il y en aura d'autres.

Le président: Merci, monsieur Angus.

M. Forrestall: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Les Libéraux pourraient-ils nous dire quand leurs amendements seront prêts?

Une voix: Je ne pense pas qu'ils en aient.

M. Baker: Demain matin, monsieur le président.

Le président: Parfait. Monsieur Stewart, vous avez la parole, ou monsieur Popp.

M. G.R. Stewart (commissaire adjoint, Garde côtière du Canada): Hier nous avons donné des explications relativement aux amendements PC-1 à PC-5. Mais je me propose de passer maintenant au PC-6, aux pages 26 et 27, de la nouvelle version du bill.

Cet amendement découle de l'exclusion MODU dont il a été question hier. Il aurait pour effet d'autoriser des règlements traitant entre autres de la construction de coques de navire, de machines et d'équipement, de compas, d'appareils de sondage,

[Texte]

hulls, construction of machinery and equipment, compasses, sounding apparatus, propelling power, stability, passenger accommodation, etc., in so far as those things were associated with drill ships and mobile offshore drilling units. Again, as we discussed yesterday, regulations made under this section would have to be approved and signed off by both the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources. Members will remember that during the hearing of witnesses, Gulf Canada Ltd., the Bow Valley Offshore Drilling Limited partnership, and the Canadian Merchant Service Guild were in favour of removing the exclusion clause, of which this is one example.

• 1545

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Are there any questions on this PC-6? Mr. Baker.

Mr. Baker: I am just wondering... As far as the exact wording is concerned, I notice that there must be something left out—a preposition, perhaps. “The amendment shall apply any ship”. Is the amendment supposed to read “apply to any ship” or “under”, “with any ship”? You obviously have words left out. It replaces lines 39 and 40 on that particular page. Does the amendment say “to any ship”? Not on mine. Line 39 has the “to” on it on mine. Maybe I have an old bill.

Another question: The joint recommendation of the Minister... I see, the joint recommendation which would then be made by an Order in Council.

Mr. G. Stewart: That is right.

Mr. Baker: Okay.

The Chairman: Any further questions on PC-6? Seeing none, we pass then to PC-7, on clause 45, pages 27 and 28 in the reprinted version of the bill.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, this again is a consequential amendment as a result of removing the exclusion clause that we have been talking about. This particular amendment says that regulations made under the International Maritime Organization Code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units must be signed off by both the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

Members may be aware that we have had in Canada now for two years, maybe three years, something which we have called “interim standards”, which dealt with various safety aspects for offshore drilling units and for the crews of these units. These have only been interim standards. This particular proposed legislation will allow for the implementation of this International Maritime Organization Code; this world-wide code which deals with safety for mobile offshore drilling units. This particular amendment simply says that code could be adopted under this bill and any regulations as a result of that code must be signed off by two Ministers.

Mr. Baker: Just a point of clarification, Mr. Chairman. On PC-6, I am correct in stating that there is a “to”... something must go at the beginning of the sentence in PC-6. If you eliminate lines 39 and 40, the clause will not make any sense at

[Traduction]

d'appareils de propulsion, d'appareils assurant la stabilité, des cabines pour passagers, etc. Tout ceci pour des navires de forage ou des plates-formes de forage. Les règlements adoptés au titre de cet article doivent être approuvés et signés conjointement par le ministre des Transports et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Vous vous souviendrez sans doute que *Gulf Canada Ltd.*, *Bow Valley Offshore Drilling Ltd.* et la Guilde de la marine marchande du Canada s'étaient toutes prononcées pour la suppression de cette clause d'exclusion.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Y a-t-il des questions concernant le PC-6? Monsieur Baker.

M. Baker: Une préposition doit manquer dans l'amendement. En anglais la phrase dit *The amendment shall apply any ship*. Faudrait-il lire «to any ships», ou «under», «with any ships»? Il est évident qu'un mot a été oublié. Il remplace les lignes 39 et 40 sur cette page. C'est sans doute «to any ship», mais non pas sur ma version.

Une autre question: recommandation conjointe du ministre... La recommandation conjointe serait faite par décret en conseil.

M. G. Stewart: C'est exact.

M. Baker: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant le PC-6? Nous passons donc au PC-7 qui se rapporte à l'article 45, pages 27 et 28 de la nouvelle version.

M. G. Stewart: Cet amendement découle également du fait que la clause d'exclusion dont il a été question plus tôt a été supprimée. D'après cet amendement, les règlements adoptés au titre du Code de l'organisation maritime internationale en vue de la construction et de l'équipement de plates-formes de forage mobiles doivent être signés conjointement par le ministre des Transports et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Vous savez sans doute que depuis deux ou trois ans, nous avons des normes provisoires de sécurité se rapportant aux plates-formes de forage et à leur équipage. Le projet de loi permettra l'application du Code de l'organisation maritime internationale qui traite de la sécurité des plates-formes de forage mobiles. Cet amendement précise que ce code peut être adopté au titre du présent bill et que tout règlement adopté en vertu du code doit être signé conjointement par les deux ministres.

M. Baker: Je voudrais avoir une précision, monsieur le président. Dans le PC-6, je pense qu'il faut ajouter le mot «to» au début de la phrase dans la version anglaise. Si on laisse tomber les lignes 39 et 40, l'article n'aurait plus aucun sens. Il

[Text]

all. I just bring that to your attention for the actual final drafting of the legislation.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Baker may not have the bill that was distributed yesterday.

Mr. Baker: Yes, I have it before me.

Mr. G. Stewart: "To" is the last word in . . .

Mr. Baker: "To" is in 38.

Mr. G. Stewart: —line 38.

Mr. Johnson: The "to" is in 38 on mine.

Mr. Baker: Anyway, it will be straightened out when you finally draft it.

The Chairman: Can we proceed to PC-8?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, this is the third consequential amendment as a result of moving the exclusion clause that we have been talking about.

• 1550

This one deals with safe working conditions on drill ships and on mobile offshore drilling units. What this means is that regulations regarding such things as protective clothing, ventilation and temperature of enclosed spaces, fencing of machinery, equipment, etc., illumination of decks, strength of machinery on drill ships, things of that sort, would require joint sign-off by both the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Are there any questions, clarifications? Proceeding then to PC-9 . . . I am sorry, am I moving too fast, Mr. Baker?

Mr. Baker: No, that is all right. I will catch up to you in a second.

The Chairman: Moving now to proposed amendment PC-9 . . . Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Popp will advise us on proposed amendment PC-9.

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. The object of this proposed amendment is to introduce modified words for proposed subsection 635.13(3).

The purpose of the proposed amendment is to restrict the scope of that particular provision and the background to the amendment is as follows: When the bill was introduced back in September, the Department of Justice made a review of the bill, as it does of all bills, with a view to establishing that it is in conformity with the Canadian Charter of Rights and Freedoms. The Department of Justice advised that proposed subsection 635.13(3), as it presently appears in the bill, could possibly be an infringement of paragraph 11.(d) of the charter, which provides that any person who is charged with an offence is presumed to be innocent until proven guilty according to law in a fair and public hearing by an independent and impartial tribunal.

[Translation]

faudrait en tenir compte lors de la rédaction définitive du projet de loi.

M. G. Stewart: M. Baker n'a sans doute pas le dernier exemplaire du projet de loi qui a été distribué hier.

M. Baker: Si, je l'ai sous les yeux.

M. G. Stewart: Le mot «to» est le dernier mot dans . . .

M. Baker: «To» est à la ligne 38.

M. G. Stewart: . . . à la ligne 38.

M. Johnson: Le mot «to» figure à la ligne 38 dans mon texte.

M. Baker: Cela finira bien par s'arranger.

Le président: Nous passons maintenant au PC-8.

M. G. Stewart: C'est le troisième amendement qui découle de la suppression de la clause d'exclusion dont il a été question.

Cet amendement traite de la sécurité du travail sur les navires de forage et les plates-formes de forage mobiles. Tout règlement concernant les vêtements de protection, la ventilation et la température des espaces fermés, les garde-fous à dresser autour des machines, l'équipement, etc., l'éclairage des ponts, la solidité des machines sur les navires de forage, devra être signé conjointement par le ministre des Transports et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Y a-t-il des questions à ce sujet? Passons donc au PC-9 . . . Je m'excuse. Monsieur Baker.

M. Baker: Non, je vous en prie.

Le président: Nous passons donc à l'amendement PC-9. Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: C'est M. Popp qui va vous expliquer l'amendement PC-9.

M. A. Popp (avocat-conseil général, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. L'objet de ce projet d'amendement est de modifier le paragraphe 635.13(3).

L'objet de cet amendement est de restreindre la portée de cette disposition, et ce pour les raisons suivantes: lorsque le projet de loi a été déposé en septembre dernier, le ministère de la Justice, comme il le fait pour tout nouveau projet de loi, a examiné le texte pour s'assurer qu'il est conforme à la Charte des droits et libertés. Le ministère de la Justice nous a fait savoir que le paragraphe 635.13(3) dans sa forme actuelle risque de contrevenir à l'alinéa 11d) de la Charte, qui prévoit que toute personne accusée d'une infraction est présumée innocente jusqu'à ce qu'elle ait été prouvée coupable conformément à la loi au cours d'une audience publique et équitable tenue par un tribunal indépendant et impartial.

[Texte]

The Department of Justice took objection to the word "conclusive", that upon production of the certificate that is described in this subsection, that would be conclusive evidence of the facts stated therein.

As a result of that observation, we got together with the Department of Justice and we have redrafted the section to restrict it to certain technical information and the Department of Justice has now advised us they believe the modified section is in conformity with the Canadian Charter of Rights and Freedoms. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Are there any questions from members? Mr. Baker.

Mr. Baker: Mr. Chairman, how will the new wording conform to the request made by the Department of Justice and what will the new wording do substantially to the intent of that particular subsection? Will it not infringe on the intent of the subsection itself?

Mr. Popp: No. With respect, I think that the purpose of the modified wording is that it will now give the accused person the opportunity to raise evidence in rebuttal, which is the intent of the last few words. And the certificate that the Secretary of the Department of Transport submits will be restricted to certain technical information. So the belief is that it is no longer a certificate that is conclusive evidence; it is restricted to certain technical information and the accused is open to rebut it, which was not the case in the subsection that is in the bill at the present time.

Mr. Baker: The statement of fact referred to in the original printing states:

statement of fact relevant to that question shall be received in evidence as conclusive proof of the fact . . .

It is a cumbersome way of putting it, but in effect is not all that is saying is that the statement will be regarded as evidence?

Mr. Popp: I think the object now is not that a certificate can be produced in respect of any fact; it would be restricted to the matters set out in (a), (b), and (c), which is . . .

• 1555

Mr. Baker: It would not be regarded . . .

Mr. Popp: —certain technical information and presumably in most cases will not be contested.

The Chairman: Are there any other questions from members of the committee on PC-9? Mr. Baker? Thank you very much. We now proceed to PC-10. Mr. Stewart, please.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, PC-10 is simply an exchange of the word "the" for the word "an". In other words, line 42 on page 80 formerly read "like manner as the owner entitled to". It now reads "like manner as an owner entitled to". It is simply intended to remove ambiguity, nothing more than that.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Baker.

[Traduction]

Le ministère de la Justice s'oppose donc à la formulation «fait foi de son contenu en ce qui concerne ce fait».

Nous avons donc préparé avec les représentants du ministère de la Justice une nouvelle version de cet alinéa qui ne contient plus maintenant que certains renseignements d'ordre technique; le ministère de la Justice estime que cette dernière version est conforme aux dispositions de la Charte des droits et libertés. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Popp. Y a-t-il des questions? Monsieur Baker.

M. Baker: Comment ce nouveau libellé est-il conforme aux remarques faites par le ministère de la Justice et ne risque-t-il pas par ailleurs d'anéantir l'objet même de cet article.

M. Popp: Le nouveau libellé permettra à l'accusé d'apporter les preuves de son innocence. Le certificat délivré par le secrétaire du ministère des Transports contiendra uniquement des renseignements d'ordre technique. Ce certificat ne constituera donc plus une preuve concluante et l'accusé pourra essayer de le réfuter, ce qui n'était pas le cas dans la version précédente.

M. Baker: Dans cette version il est dit ce qui suit:

et qui atteste d'un fait pertinent à cette question, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ce fait.

L'expression est maladroite, mais cela ne revient-il pas à dire que l'attestation servira de preuve?

M. Popp: D'après l'amendement, les certificats porteraient uniquement sur les questions prévues aux alinéas a), b) et c).

M. Baker: Il ne serait pas considéré . . .

M. Popp: . . . il porterait uniquement sur des renseignements techniques et ne serait sans doute pas contesté.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant le PC-9? Monsieur Baker? Nous passons donc au PC-10. Monsieur Stewart, allez-y.

M. G. Stewart: Le PC-10 a pour objet de remplacer le mot «au» par les mots «à un», à la ligne 36, page 80. Cette ligne serait donc maintenant libellée comme suit «accorde à un propriétaire qu'il y ait eu ou». Cela a donc simplement pour objet de lever toute ambiguïté.

Le président: Merci. Monsieur Baker.

[Text]

Mr. Baker: The witness still has not told us why and where the ambiguity was. Where was the ambiguity?

Mr. Popp: My recollection is that this arises out of a submission made by the administrator of the Maritime Pollution Claims Fund, and his thinking was that by having the word "the" in line 42 on page 80, there was an element of ambiguity. This would be removed by substituting the word "an".

Mr. Baker: It is fine, Mr. Chairman, for the witness to state that there is some ambiguity there. But I cannot for the life of me see where the ambiguity is. You are replacing "the owner" with "an owner".

Mr. Nowlan: One is specific.

The Chairman: One is definite and one is indefinite.

Mr. Nowlan: It is very clear. Mr. Chairman, I must say I can understand why caucus meetings must be very confusing and difficult—this must be Wednesday. But it is very clear, Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Baker, who has had some experience in the legislative forum and draftsmanship, that if it is "the" owner it is "one" owner; if it is "an" owner, it could be a multitude, among other things.

Mr. Baker: You want to extend this to a multitude of owners.

Mr. Nowlan: That is . . .

Mr. Baker: Now we get to the truth of the matter. Let us hear the witness.

Mr. Popp: I think the purpose is that the particular owner in question—"the" owner—may have lost his right to limitation. But the insurer who is not necessarily privy—for the reasons that he lost his limitation—would still be entitled to limitation of owners under the convention.

Mr. Baker: In other words, what you are saying is that the actual owner in this particular case may not be "the" owner, but "an" owner could be interpreted as being "the" owner.

Mr. Popp: I do not think I follow the question.

Mr. Baker: I think that is what you said. You said there would be some dispute . . . who the actual owner is and you still wanted to . . .

Mr. Popp: I think the purpose of this amendment is to make clear that the insurer in any event will be entitled to the limitation of liability that is provided for owners, even though the particular owner in the case may have lost his right to limitation.

Mr. Baker: Yes.

Mr. ForreSTALL: It could happen, Mr. Baker, in midstream of a litigation, if you will. It is a technical amendment, and I think the distinguished chairman of the Maritime Pollution Claims Fund felt strongly enough about it to bring it to our attention, and we simply acquiesced to it. It has merit in the broader question of litigation.

Mr. Baker: If Mr. ForreSTALL says so, then I agree.

[Translation]

M. Baker: En quoi consistait cette ambiguïté?

M. Popp: C'est l'administrateur du *Maritime Pollution Claims Fund* qui était d'avis que le mot «au» à la ligne 36 page 80 était ambigu. Cette ambiguïté est supprimée par l'utilisation des mots «à un».

M. Baker: Je ne vois vraiment pas l'expression «un propriétaire» serait moins ambigu que «le propriétaire».

M. Nowlan: «Le» est spécifique.

Le président: L'un est défini et l'autre ne l'est pas.

M. Nowlan: C'est tout à fait clair. Les réunions du caucus doivent être difficiles; nous devons être mercredi. La chose est parfaitement claire et M. Baker devrait savoir que quand on dit «le» propriétaire, il s'agit d'un propriétaire bien déterminé, alors que «un» propriétaire pourrait être une multitude.

M. Baker: Vous voudrez que ceci s'applique à une multitude de propriétaires.

M. Nowlan: Il s'agit . . .

M. Baker: Voyons ce que le témoin a à dire à ce sujet.

M. Popp: Le propriétaire en question—quand on dit «le» propriétaire—peut avoir perdu ses droits quant aux limites de responsabilité, mais l'assureur qui n'est pas nécessairement au courant de ce fait, pourrait se prévaloir de ces limites au titre de la convention.

M. Baker: Vous voulez dire qu'un propriétaire en pareil cas pourrait être interprété comme étant le propriétaire.

M. Popp: Je ne vois pas très bien où vous voulez en venir.

M. Baker: C'est ce que vous avez dit pourtant. En cas de différend quant au propriétaire véritable . . .

M. Popp: L'objet de cet amendement est de garantir à l'assureur un plafond relatif aux responsabilités civiles normalement prévues pour les propriétaires, même si le propriétaire en question a perdu ce plafond.

M. Baker: Oui.

M. ForreSTALL: Cela pourrait arriver au cours d'un procès. Il s'agit d'un amendement technique que nous avons introduit à la demande du président du *Maritime Pollution Claims Fund* qui estimait la chose importante.

M. Baker: Je fais confiance à M. ForreSTALL.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall and Mr. Baker. We now proceed to PC-11 amendment. Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, PC-11 amendment creates an omission. When this line was originally drafted, as the legislation read, it did not confine the Ship-source Oil Pollution Fund only to oil pollution incidents. It allowed for the possibility of the fund's being applied against chemical spills and spills of that sort. And that of course is not the intention. It is just simply to clearly point out that the application of the Ship-source Oil Pollution Fund—the fund that we now call the Maritime Pollution Claims Fund, but the one that is to be renamed as a part of these amendments—is only in relation to oil spills; it is not at all to be considered in relation to other sorts of pollutants that may be spilled.

• 1600

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Next is PC-12, clause 76, pages 98, 100 and 101.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, with regard to PC-12, as the legislation now reads the proposed 30¢ per tonne levy would be automatically imposed on proclamation of clause 76 of the bill. It was never intended that this particular clause 76 be automatically reimposed. As members will know, the Maritime Pollution Claims Fund now stands at about \$112 million. The intention here is to have legislation that would allow for the reimposition of a levy if for some reason the fund is drawn down by some considerable amount.

In other words, if the fund is depleted and there is a requirement for a source of new funding to recover a reasonable level in the fund, then the 30¢ per tonne levy could be imposed. So it is simply to avoid an automatic imposition of the fund, but rather, to allow for it when it is needed.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mr. Angus, I think you indicated a question.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I am wondering about two things, really. Is this the most appropriate mechanism available in legislation to deal with this “on again off again” kind of reality? Second, I assume the Minister is locked in. If it is on, it is at the level prescribed; if it is off, it is zero. But he does not have the opportunity to vary it. Perhaps there has been a slight dipping into the fund. He cannot, say, impose a 10¢ per unit assessment.

Mr. Forrestall: Perhaps I might respond to that, Mr. Chairman. I appreciate the question because it has given me some concern as well.

The question is whether or not we should gradually replenish or augment the fund. It is not a question of replenishing it. We have \$111 million—probably by now \$112 million—in the fund. The question is, then—and I would hope, and I am sure the Minister would hope, that members might address themselves to this question: Should there be a different triggering mechanism that might allow the Minister to enter at a high level when it is required? The question is whether we should go in at a high level or at an augmentation level significantly lower.

[Traduction]

Le président: Merci, messieurs Forrestall et Baker. Nous passons maintenant au PC-11. Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Dans la version initiale, les responsabilités de la Caisse d'indemnisation ne portaient pas exclusivement sur des cas de pollution par le mazout. On pouvait également faire appel au fonds en cas de déversement de produits chimiques par exemple, ce qui n'était pas notre intention. Cet amendement a donc pour objet de préciser qu'on ne pourra faire appel à la Caisse d'indemnisation qu'en cas de déversement d'hydrocarbures à l'exclusion de tout autre polluant.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Nous passons maintenant au PC-12, article 76, aux pages 98, 100 et 101.

M. G. Stewart: Selon la loi en vigueur, la contribution de 30c. par tonne serait imposée automatiquement dès l'entrée en vigueur de l'article 76 du projet de loi. Or notre propos n'était pas d'imposer automatiquement l'article 76. Comme vous le savez sans doute, les fonds de la Caisse d'indemnisation s'élèvent actuellement à 112 millions de dollars. L'objet de cet amendement est de permettre d'imposer à nouveau cette contribution au cas où les fonds de la Caisse d'indemnisation venaient à baisser très sensiblement.

Autrement dit, si les fonds de la Caisse venaient à baisser, on pourrait imposer une contribution de 30c. par tonne pour renflouer la caisse. La contribution serait donc imposée uniquement au cas où la Caisse d'indemnisation devait être renflouée.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Est-ce que c'est bien la meilleure façon de procéder pour renflouer éventuellement la Caisse d'indemnisation? Par ailleurs le ministre n'aurait pas la possibilité de changer le montant de la contribution qui serait fixe. Ainsi si les fonds de la Caisse d'indemnisation baissaient légèrement, il n'aurait pas la possibilité d'imposer une contribution de 10c. par tonne.

M. Forrestall: Permettez que je réponde à la question, monsieur le président.

Il ne s'agit pas de renflouer la Caisse d'indemnisation dont les fonds s'élèvent actuellement à quelque 112 millions de dollars. La question est plutôt de savoir à quel niveau le ministre doit être autorisé à imposer une contribution pour renflouer la caisse.

[Text]

It is important in response to industry. Industry likes the holiday we are in right now. On the other hand, should there be a call upon the fund at some point in the future, the imposition of a significant charge is probably a discretionary question to which this committee could properly address itself in terms of this clause. In that respect, I appreciate Mr. Angus' query with respect to that.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me pursue it a little bit more. I am trying to be careful because we are not into clause by clause per se. But as a thought, if we put in place the words "up to" in the appropriate clauses so it would allow the Minister the latitude to go from 1¢ to the 30¢ or 32¢ or whatever inflation brings in following years... Perhaps the parliamentary assistant might like to get together with the staff and see whether or not that is an appropriate mechanism that might have some value.

Mr. Forrestall: Might I say to Mr. Angus that at the appropriate time we will welcome and entertain whatever thoughts he may have with respect to it. I simply indicate that it is one of those areas about which I as a member of this committee, notwithstanding my position as Parliamentary Secretary, have some concern.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Are there any further questions? Mr. Belsher.

Mr. Belsher: On the same matter, Mr. Chairman, what group asked us to see if we could consider a graduated scale for this fund?

• 1605

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, at least two groups asked us to give some consideration to it. I am not all that sure and I would have to refresh my memory that the distinguished administrator of the present fund did not argue that some flexibility might be somewhat in order in this area.

I think those were the two, Mr. Chairman through Mr. Belsher, that raises with us. My memory stands, as always, to be corrected.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall, Mr. Belsher. Any further questions?

Mr. Belsher: That is all, thank you.

The Chairman: Thank you. Any other questions? This completes the 12 amendments brought to us by the government side, by the Progressive Conservative Party. Mr. Forrestall, do you wish to make a statement?

Mr. Forrestall: Yes, I would like to make a very short statement, Mr. Chairman. The amendments are not brought forward by the Progressive Conservative Party at all; they are amendments put forward in response to thoughtful contributions made to this committee during the course of hearing witnesses. Hopefully, the committee could adopt them.

To some degree, they are government amendments where they infringe upon or touch upon the consequences of the bill apropos in fact its having had approval in principle in the House and these are the results of government directions with

[Translation]

C'est une question très importante pour l'industrie car pour le moment, tout va bien. Mais il se pourrait qu'un jour on ait à faire appel à la caisse. C'est alors que se poserait la question de savoir quelles contributions exiger pour la renflouer.

M. Angus: Je sais que nous ne sommes pas en ce moment en train d'examiner le projet de loi article par article. On pourrait peut-être prévoir un plafond dans les articles en question de façon à permettre au ministre de porter les contributions à 32c. éventuellement ou à tout autre niveau en fonction de l'inflation. Le secrétaire parlementaire et le personnel pourraient peut-être voir si c'est là la bonne façon de procéder.

M. Forrestall: Nous ne manquerons pas de consulter M. Angus à ce sujet au moment opportun. Je voulais simplement vous signaler que c'est effectivement un article qui me préoccupe.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Belsher.

M. Belsher: Quels étaient les témoins qui avaient proposé que cette caisse soit alimentée selon une échelle progressive?

M. Forrestall: Monsieur le président, deux groupes au moins ont demandé que nous envisagions cela. Je n'en suis pas sûr, et il me faudrait me rafraîchir la mémoire, mais il se peut que l'administrateur de la caisse actuelle ait demandé qu'on fasse preuve d'une certaine souplesse à cet égard.

Je pense que c'était là les deux groupes qui ont soulevé la question. Comme toujours, qu'on me reprenne si ma mémoire est infidèle.

Le président: Merci, monsieur Forrestall et monsieur Belsher. Y a-t-il d'autres questions?

M. Belsher: J'ai terminé, merci.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions? Cela termine donc l'examen des 12 amendements présentés par le parti ministériel, le Parti progressiste conservateur. Monsieur Forrestall, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais faire une brève remarque. Les amendements que nous venons d'examiner ne sont pas les amendements du Parti progressiste conservateur. Pas du tout. Ce sont des amendements qui découlent des témoignages que nous avons entendus ici au Comité. Nous espérons vivement que les membres du Comité les adopteront.

Jusqu'à un certain point, il s'agit d'amendements du gouvernement dans la mesure où ils modifient l'orientation du projet de loi, qui a obtenu l'approbation en principe de la Chambre, et c'est ainsi qu'on peut les considérer comme des

[Texte]

respect to this bill. They are certainly not Progressive Conservative or they do not necessarily represent... although I hope they do embrace principles of good legislation.

So to that end, might I ask the chairman if he would consider now moving to clause 2 so that we might give some progression inasmuch as we have a quorum and inasmuch as the committee had acceded to that point—once we have had an overview of the government's intention with respect to proposed amendments, if we might not move now to clause-by-clause?

The Chairman: Well, first of all, thank you, Mr. Forrestall. I will correct myself and refer to these amendments as introduced by Mr. Forrestall. Secondly, Mr. Angus indicated he had a question on this point.

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman. I am wondering... we have received now, both in English and in French, amendments for clause 4. Perhaps we could have an opportunity to have some explanation as to the changes, the rationale behind them.

Secondly, before we move to clause 2 I want to have an opportunity to ask the officials while they are here about those amendments they have not brought forward, that have been suggested by witnesses who appeared before us.

The Chairman: Can I just pause here for a moment? Mr. Angus, you want to take this opportunity to put questions to the officials on amendments that have not yet been brought forward with respect to clause 4?

Mr. Angus: No, nothing to do with clause 4.

The Chairman: I am sorry, I did not hear you correctly.

Mr. Angus: During the hearings a number of witnesses suggested some technical amendments and others substantive amendments that the government or the department, for whatever reason, has not found appropriate. Rather than doing it during clause-by-clause debate, I thought we could have an opportunity to find out from them the rationale.

The Chairman: I guess I am open to questions and comments on that suggestion. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Well, I was glad to hear from Mr. Angus on the first part of what he said earlier. I know if we have a quorum, perhaps it might be good to get clause-by-clause but we are going to hear clause 4.

I thought we were going to have an explanation of clause 4 also before we actually get into the formal clause-by-clause study of the bill, because this clause 4 that was circulated at the last meeting is, as far as I can read it, certainly a change from what was there before and I think it would be a good education to have some explanation from the officials before we get into clause-by-clause. If that is not convenient... We are going to get there anyway, because clauses 2 and 3 are going to go by. But on the second part of Mr. Angus' proposition, Mr. Chairman, I really do not see how you can do it in the abstract, or hypothetically, until you come to the different clauses, otherwise we could be here for a long time.

[Traduction]

orientations gouvernementales concernant ce dernier. Il ne s'agit certainement pas d'amendements progressistes conservateurs et ils ne représentent pas nécessairement... j'espère cependant qu'ils respectent de bons principes législatifs.

A cette fin, je demanderai au président d'envisager de mettre l'article 2 en délibération pour que nous puissions avancer dans nos travaux, puisque nous avons le quorum et puisque nous sommes désormais prêts... nous connaissons maintenant l'ensemble de l'objectif gouvernemental concernant les amendements proposés et je me demande s'il ne serait pas utile de procéder maintenant à l'examen article par article.

Le président: Tout d'abord je vous remercie, monsieur Forrestall. Je me reprends et je me contenterai de dire que ces amendements ont été déposés par M. Forrestall. Deuxièmement, M. Angus m'a signalé qu'il souhaitait poser une question maintenant.

M. Angus: Oui, monsieur le président. Je me demandais... nous avons entre les mains les versions anglaise et française des amendements à l'article 4. Peut-être pourrions-nous maintenant obtenir des explications quant à leur raison d'être.

Deuxièmement, avant de passer à l'examen de l'article 2, je voudrais avoir l'occasion de poser des questions aux représentants du ministère, puisqu'ils sont ici, au sujet des amendements qui n'ont pas été retenus mais qui n'en ont pas été moins proposés par les témoins qui ont comparu devant le Comité.

Le président: Puis-je vous demander une petite précision? Monsieur Angus, vous voulez poser des questions aux fonctionnaires au sujet des amendements qui n'ont pas été présentés pour l'article 4?

M. Angus: Non, cela n'a rien à voir avec l'article 4.

Le président: Excusez-moi, je ne vous avais pas compris.

M. Angus: Pendant les audiences, certains témoins ont proposé des amendements de forme et d'autres, des amendements de fond, que le gouvernement ou le ministère, pour une raison quelconque, n'a pas retenus. Plutôt que de passer tout de suite à la discussion article par article, je me demandais si on pourrait nous expliquer la raison d'être de cette décision.

Le président: Je mets cette proposition en délibération. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'ai été ravi d'entendre ce que M. Angus avait à dire tout à l'heure. Je sais que, dans le mesure où nous avons le quorum, il serait peut-être bon de passer à l'examen article par article, mais j'aimerais bien que nous parlions de l'article 4.

Je pensais qu'on pourrait obtenir des explications concernant l'article 4 avant de passer à l'examen article par article car à la dernière réunion, on a distribué des amendements pour cet article et d'après ce que je peux lire, ces amendements modifient énormément l'article que contient actuellement le projet de loi. Je pense que nous apprendrions beaucoup grâce aux explications des fonctionnaires, avant de passer à l'examen article par article. Si cela n'est pas pratique... nous allons certainement y venir, puisque nous aurons tout fait d'examiner les articles 2 et 3. Quant à la deuxième partie de la proposition de M. Angus, je ne vois pas comment on peut discuter de cela dans l'abstrait, de façon hypothétique, avant l'examen des

[Text]

[Translation]

articles concernés. Si nous faisons cela, nous pourrions être ici encore longtemps.

• 1610

The Chairman: Mr. Nowlan, thank you very much for that intervention.

In view of the fact we have lost our quorum, and therefore cannot proceed to clause by clause, perhaps the committee would prefer, since we are here, rather than wasting three-quarters of an hour of our valuable time, to proceed questioning the officials on clause 4, if they are prepared to answer questions on clause 4. Clause 4, however, has not yet been presented to the committee.

Mr. Forrestall, are you indicating that you want to present clause 4?

Mr. Forrestall: No. Mr. Chairman, I am not suggesting that at all. We have in fact lost our quorum. Who have we lost?

An hon. member: Mr. McGrath.

Mr. Forrestall: No, Mr. McGrath is . . . After all, even our best pets we put outside every once in awhile. Mr. McGrath will return to us.

Might I suggest, in seriousness, that . . . Good Lord, surely it is possible to go to the washroom.

Mr. Chairman, may I suggest with respect to clause 4 that to discuss it in abstraction or without the benefit of the Minister's comments is simply an exercise in debate and argumentation. I would sooner go back to my original position and request that the chairman call clause 2. We will deal with clause 3, and then, as we had agreed, stand clause 4; go on to clause 5, and see if we cannot begin to bring some order to our work.

The Minister will be with us next week. The Minister is very, very conscious of clause 4. I think what he will have to say to us will be of interest, and then we can have, if necessary, a prolonged discussion with respect to clause 4.

The Chairman: Mr. Angus, do you have a question?

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a response to Mr. Forrestall.

It had not been my intention to debate clause 4. I clearly recognize that when the Minister is here, that is the time to do it. What I am looking for are some explanations of some new words that have popped up in clause 4, such as "facilities". What does that mean? What does marine aid mean? What does channel sounding mean? Also, I would like a bit of an explanation as to the intent of 2 (a) and (b). That is the kind of thing I am looking for. I do not want to get into debate, because this is not the time and place.

The Chairman: Technically we cannot put those questions unless the mover is prepared to move that we introduce

Le président: Monsieur Nowlan, merci beaucoup d'être intervenu.

Étant donné que nous n'avons plus le quorum, et que nous ne pouvons donc pas passer à l'examen article par article, nous pourrions profiter de ce que nous sommes ici pendant encore 45 minutes à une heure pour poser des questions aux fonctionnaires concernant l'article 4, s'ils sont prêts à y répondre toutefois. Cependant, l'article 4 n'a pas encore été déposé au Comité.

Monsieur Forrestall, est-ce que vous voulez déposer l'article 4?

M. Forrestall: Non. Monsieur le président, ce n'est pas ce que je voudrais faire. Nous avons perdu le quorum. Qui est parti?

Une voix: M. McGrath.

M. Forrestall: Non, M. McGrath est . . . après tout, nous permettons certainement à nos aînés domestiques de sortir de temps à autres. M. McGrath va revenir.

Soyons sérieux, et je propose que . . . Bonté divine, on doit certainement pouvoir aller aux toilettes.

Monsieur le président, parler de l'article 4 dans l'abstrait, c'est-à-dire sans avoir entendu le ministre, mènerait tout simplement à une discussion stérile. Je préférerais réitérer ma proposition de départ et demander que vous mettiez l'article 2 en délibération. Nous allons passer ensuite à l'article 3 et ensuite, comme convenu, réserver l'article 4. On pourra poursuivre avec l'article 5 et voir ainsi si on peut travailler de façon ordonnée.

Le ministre viendra témoigner la semaine prochaine. Le ministre est tout à fait conscient de l'article 4. Je pense que ce qu'il aura à nous dire sera tout à fait intéressant et quand nous l'aurons entendu, au besoin, nous pourrions discuter longuement de l'article 4.

Le président: Monsieur Angus, avez-vous une question à poser?

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais répondre à M. Forrestall.

Je n'avais nullement l'intention de débattre l'article 4. Je reconnais que c'est quand le ministre sera ici qu'il conviendra de le faire. Je voudrais cependant des explications concernant certaines expressions que l'on retrouve à l'article 4 comme par exemple «installations». Qu'est-ce que cela signifie? Qu'est-ce que l'expression «assistance maritime» signifie? Qu'est-ce que «sondage» signifie? D'autre part, je voudrais obtenir des explications concernant l'intention des alinéas 2a) et b). Voilà ce que je voudrais savoir. Je ne veux pas lancer un débat car je sais que ce n'est pas le moment ni l'endroit.

Le président: En théorie, vous ne pouvez pas poser ces questions tant que celui qui présente la motion d'amendement à l'article 4 n'a pas présenté sa motion de telle sorte que nous

[Texte]

amendments to clause 4 so that it is on the table. Mr. Forre- stall has indicated that he does not wish to. Mr. Forre- stall.

Mr. Forre- stall: Mr. Chairman, if I might intervene, if it would facilitate Mr. Angus, Mr. Baker, Mr. Belsher, Mr. Nowlan, Mr. Reid, Mr. Johnson, yourself, and other members of the committee, I have no objection whatsoever to the Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard and Mr. Miller indicating to you what the broad parameters are, if that is required or is felt necessary. But I would not want us to spend more than a very short period of time at it. We are now on clause by clause, and I would like to proceed with that with some expediency. If Mr. Stewart or Mr. Miller wanted to respond generally to the import of the proposed amendments by the government to clause 4, it might assist the committee, but I warn you that I might want to address myself to it as well.

• 1015

The Chairman: Thank you, Mr. Forre- stall. If it is all right with Mr. Stewart and Mr. Popp we will continue to informally question our two witnesses with respect to clause 4 of Bill C-75, pages 4 and 5. There is virtually nothing else we can do at this moment because we do not have a quorum. Maybe while we are informally asking questions on clause 4, someone might step outside to see if they can find an additional person in order that we can proceed with a clause-by-clause study.

Mr. Angus, do you wish to begin the questioning?

Mr. Angus: Let me just re-state the obvious: what do the phrases "facilities", "channel sounding", and "marine aid" mean in the context of clause 4?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I will be pleased to give explanations to these new words if that would be useful to the committee.

The word "facilities" has been added in proposed section 3.1. The word "facilities" recognizes the fact that while the Canadian Coast Guard provides services and has an operation and maintenance expense as a result of providing those services, they also have capital cost items that are required in order to effect the service. As an example, an ice-breaker is a piece of equipment that is a facility and has some type of capital cost associated with it. It costs the Canadian Coast Guard some amount of money annually to operate the ice-breakers but in addition to that there is at least an interest payment on the capital cost.

It is possible that some form of interest might be included in the private cost base. I will not get into that. As Mr. Forre- stall has said, the Minister's appearance next week will be much more useful to you in this regard than my comments this afternoon.

Mr. Angus: Mr. Chairman, does it include shore capital as well—the Coast Guard base?

Mr. Forre- stall: Let me try to put it to you as succinctly as I can. The admonition from the Auditor General was quite clear, quite specific. I can only refer hon. members of the

[Traduction]

soyons saisis de cette dernière. M. Forre- stall a dit qu'il ne souhaitait pas le faire pour l'instant. Monsieur Forre- stall.

M. Forre- stall: Monsieur le président, avec votre permission, et pour arranger MM. Angus, Baker, Belsher, Nowlan, Reid, Johnson et vous-même, de même que les autres membres du Comité, je ne vois pas d'inconvénient à ce que le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne et M. Miller vous décrivent les grandes notions contenues dans cet amendement, si cela est demandé ou nécessaire. Je ne voudrais cependant pas que nous consacrons beaucoup de temps à cela. Nous en sommes maintenant à l'examen article par article et je voudrais que nous activions nos travaux. Si MM. Stewart et Miller veulent répondre de façon générale à l'objectif des amendements proposés par le gouvernement à l'article 4, on constatera sans doute que cela est utile mais je vous signale que je voudrais probablement moi-même prendre la parole.

Le président: Merci, monsieur Forre- stall. Si M. Stewart et M. Popp sont d'accord, nous allons continuer de les interroger au sujet de l'article 4 du projet de loi C-75, pages 4 et 5. Nous ne pouvons guère faire mieux pour le moment parce que nous n'avons pas le quorum. Pendant que nous discutons de façon officieuse, quelqu'un pourrait peut-être essayer de voir si une autre personne pourrait venir pour l'examen article par article.

Vous voulez commencer, monsieur Angus?

M. Angus: La première question porte sur la signification des expressions «installation», «sondage» et «assistance maritime» dans le contexte de l'article 4.

M. G. Stewart: Si le Comité croit que cela peut être utile, je veux bien essayer d'expliquer ces expressions.

D'abord, le terme «installation» a été ajouté au projet d'article 3.1. C'est pour tenir compte du fait que si la Garde côtière du Canada offre certains services subit des dépenses d'exploitation et d'entretien pour ses services, elle a également des dépenses d'équipement. Par exemple, un brise-glace peut être considéré comme une installation dans ce contexte, et il y a des dépenses en équipement qui s'y rapportent. Le fonctionnement des brise-glace coûte une certaine somme à la Garde côtière du Canada mais celle-ci doit également défrayer au moins l'intérêt sur le coût en capital.

Il est possible qu'une certaine partie de l'intérêt soit incluse dans le coût au secteur privé. Je n'entrerai pas ici dans le détail. M. Forre- stall a déjà indiqué que le ministre comparaitrait la semaine prochaine. Il pourra vous éclairer beaucoup plus que je ne saurais le faire moi-même cet après-midi.

M. Angus: Le montant des dépenses d'équipement à terre, c'est-à-dire les bases de la Garde côtière, serait-il également inclus?

M. Forre- stall: Je vais essayer d'aller droit au but. L'avertissement du Vérificateur général était très clair. Je renvoie les honorables membres du Comité à ses rapports des deux ou

[Text]

committee to his reports over the last two or three years. It is for the purpose of recovering costs. Costs do cover, or include, capital expenditure.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Are there any other questions?

Mr. Angus: There are still two other answers to come, Mr. Chairman.

Mr. G. Stewart: With regard to the phrase "channel sounding", we have always included the fact that dredging would form a part of the private cost base. But before you begin to dredge you have to first sound to find out if in fact you have to dredge, and secondly, if you do, how much you have to dredge. In other words, the sounding is the prior measurement to determine what the configuration of the channel is relative to what the configuration of the channel ought to be. The two things go together: the channel sounding and the subsequent dredging.

The words "marine aid", as they are there, are intended to include those circumstances where the Coast Guard responds to an incident of some sort, a non-life-threatening incident where a boater requires our services because they have run out of gas or have some other minor difficulty. As members will know, the Coast Guard proposes to implement a new towing policy on April 1 of this year which would defer payment to the private sector in terms of tows required for non-life threatening situations. The intent is not to avoid the search and rescue mission in its regular sense. The phrase "marine aid" simply means there will be those occasions when the Canadian Coast Guard will still have to respond to these non-life-threatening situations because commercial operators or others will not be available. On those occasions, those costs would be a part of the cost base.

Mr. Angus: Does the term "marine aid" in the marine industry mean only those non-life-threatening services? Or could it be interpreted—wrongly, based on what you have just told us—as applying to all aspects of the search and rescue operation? I guess I am asking if there is a better phrase to use to delineate that aspect.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, the term "marine aid" could be interpreted to mean the other sorts of navigational aids that are provided, aids often loosely referred to as marine aids. I acknowledge that fact. It is not intended, but nonetheless in the general sense the term "marine aid" is often used to include buoys, beacons, fixed shore structures and things of that sort which provide navigational assistance. It is not the intention here, as we both know, but I suppose the general term "marine aid" could have a number of meanings associated with it. Other than the intended purpose, the most likely association is with reference to the usual aids to navigation provided by the Canadian Coast Guard.

[Translation]

trois dernières années. Il faut essayer de recouvrer les coûts, et les coûts comprennent évidemment les dépenses d'équipement.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Y a-t-il d'autres questions?

M. Angus: Il y a deux autres réponses à venir, monsieur le président.

M. G. Stewart: En ce qui concerne le terme «sondage», nous avons toujours estimé que le dragage devrait entrer dans le calcul des coûts au secteur privé. Pour voir s'il convient de procéder à un dragage, et de quelle envergure doivent être les travaux, il convient de sonder le chenal. En d'autres termes, le sondage a pour but de déterminer quelle est et quelle devrait être la configuration du chenal. Les deux activités vont de pair, le sondage et le dragage subséquent du chenal.

En ce qui concerne «l'assistance maritime», le libellé est censé embrasser les situations où la Garde côtière est appelée à réagir sous une forme ou une autre, où la vie humaine n'est pas en danger. Il peut s'agir de quelqu'un qui est en panne sèche ou qui a des problèmes mineurs avec son bateau. Comme vous le savez, la Garde côtière a l'intention de mettre de l'avant une nouvelle politique de remorquage à compter du 1^{er} avril de cette année. Cette politique exigerait le paiement par l'usager des remorquages dans les situations où la vie humaine ne serait pas en danger. Ce n'est pas une disposition qui interviendrait dans le cas des missions normales de recherche et de sauvetage. Par «assistance maritime», on entend les situations où la vie humaine n'est pas en danger et où la Garde côtière du Canada est appelée à intervenir parce qu'il n'y a pas d'entreprise commerciale qui puisse s'en occuper ou qu'il n'y a pas d'autres moyens. Dans ces situations, les coûts seraient recouverts en partie.

M. Angus: Dans l'industrie maritime, actuellement, est-ce que «assistance maritime» s'entend seulement des situations où la vie humaine n'est pas en danger? Ou encore, le sens de l'expression peut-il être élargi—à tort, d'après ce que vous venez de nous dire—de façon à s'appliquer à toutes les opérations de recherche et de sauvetage? Ce que je veux savoir, c'est s'il n'y a pas une meilleure expression qui pourrait être utilisée pour décrire cette activité particulière.

• 1620

M. G. Stewart: L'expression «assistance maritime» pourrait désigner d'autres aides à la navigation que l'on regroupe généralement sous l'appellation d'assistance maritime. On y inclut des choses comme les bouées, les balises, les structures fixes à terre, etc. Vous et moi savons que ce n'est pas le but ici, mais il pourrait y avoir un certain nombre de choses qui seraient rattachées à l'expression «assistance maritime». L'interprétation erronée la plus courante, cependant, pourrait consister à faire le lien avec ce qu'on appelle de façon générale les aides à la navigation fournies par la Garde côtière du Canada.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Johnson, do you have some questions?

Mr. Johnson: I do, Mr. Chairman. I would like to go back to the area of channel sounding. I think I understand what a channel is but I am just wondering if there is a possibility of it being misconstrued. I know of a lot of places where there is an outside route, which ships use, and also an inside route. I am just wondering if that might be interpreted later on to take in all hydrographic work. If you have a whole bunch of islands, like up on the Labrador coast where you can go outside or inside... I would not want to think that we are getting into hydrographic services there other than channel soundings into a harbour, an approach to a harbour or something like that.

Mr. G. Stewart: In answer to that question I think you would have to include the phrases "sounding" and "dredging" together. I do not think they can be separated. I understand that on occasion, if you were just sounding and the phrase was separated, the sounding might refer to the usual hydrographic work that is done. Realizing that "channel sounding and dredging" is the phrase in its entirety and cannot be separated, I do not think it will allow for that confusion.

Mr. Johnson: Thank you, Captain Stewart.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I would just like the witnesses to explain what 2(a) and 2(b) mean, because I have read them and I must say I am still trying to find out what they mean.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, there were a number of witnesses who came before the committee. Specifically, they are Fednav Limited, the Halifax Board of Trade, the Halifax Port Development Commission, Montreal Board of Trade and the Council of Forest Industries of British Columbia. Those five organizations were all complaining that the wording, as it existed, read as if the marine community might have to pay for some portion of Coast Guard expenses, even though there was no opportunity at all to make use of any service.

For instance, in some of the interior lakes of Ontario no Coast Guard services are available at all. There may still be recreational boaters but there would be absolutely no service available whatsoever. Yet the clause, as formerly written, would lead one to believe that those recreational boaters might have to share, in some reasonable way, the overall expenses of providing Coast Guard services.

This is intended to point out that if there are ten aids-to-navigation and you only choose to use five, at least you have had the option of using ten. If there are no aids-to-navigation, the user, the marine community, would not be expected to pay any portion of a cost for a service that simply is not there. That is really what we mean in 2(a).

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Johnson, vous avez des questions?

M. Johnson: J'aimerais bien revenir au sondage des chenaux, si vous le permettez. Je sais ce qu'est un chenal, mais je me demande si le terme ne pourrait pas être mal compris à certains moments. À bien des endroits, il y a une voie extérieure, qu'utilisent les navires, et aussi une voie intérieure. Je me demande si le terme ne pourrait pas être utilisé à un moment donné pour décrire tous les travaux d'hydrographie. Il y a de nombreuses îles, sur la côte du Labrador, par exemple, où les navires peuvent passer par l'extérieur ou l'intérieur... Je ne voudrais pas que le terme vienne à s'appliquer aux services d'hydrographie reliés à autre chose que le sondage des chenaux menant aux ports, les approches des ports, etc.

M. G. Stewart: En réponse à votre question, je vous dirais qu'il est impossible de dissocier «sondage» de «dragage». Évidemment, si vous ne faites que du sondage, et que le deuxième terme n'est pas mentionné, il se peut que vous puissiez considérer qu'il s'agit là seulement de travaux d'hydrographie. Cependant, «le sondage et le dragage des chenaux» est un tout. Ainsi, il ne peut pas y avoir de confusion.

M. Johnson: Merci, capitaine Stewart.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'aimerais bien avoir une explication de 2a) et 2b). J'ai lu ces alinéas, mais je dois dire que je ne les ai pas très bien compris.

M. G. Stewart: Le Comité a entendu un certain nombre de témoins. Il s'agit de *Fednav Limited*, de la Chambre de commerce d'Halifax, de la Commission de développement du port d'Halifax, de la Chambre de commerce de Montréal et du Conseil de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. Ces cinq organismes ont fait valoir que le libellé, tel qu'il était, pouvait forcer l'industrie maritime à défrayer une partie des dépenses pour des services de la Garde côtière qu'ils n'ont pas l'occasion d'utiliser.

Par exemple, sur les lacs à l'intérieur de l'Ontario, il n'y a pas de services de la Garde côtière. Il y a peut-être des gens qui ont des bateaux de plaisance, mais ils n'ont pas accès à quelque service que ce soit de la Garde côtière. L'article, de la façon dont il était rédigé auparavant, pouvait porter à croire que ces gens devaient assumer une part raisonnable des dépenses occasionnées par les services de la Garde côtière.

Le nouvel article indique que s'il y a 10 aides à la navigation et que vous choisissez de n'en utiliser que 5, vous avez quand même accès aux 10. S'il n'y a pas du tout d'aide à la navigation, l'utilisateur n'est pas censé payer quelque portion que ce soit des dépenses pour des services qui n'existent pas. C'est le sens de l'alinéa 2a).

• 1625

With regard to (b), some suggestions have been made that there might be an attempt to recover some fair portion of expenses for ice-breaking, for instance, at a time of the year

En ce qui concerne l'alinéa b), certains ont exprimé la crainte qu'on pourrait tenter de recouvrer une bonne partie des dépenses pour les services de brise-glace à une époque de

[Text]

when ice-breaking does not take place. In other words, there are icebreakers on the east coast of Canada that do work in the Arctic in the summer, as we know, and yet there is no option to use those ships in the Gulf of St. Lawrence in the summertime. It is just simply to clarify the obvious, maybe, Mr. Nowlan, in the sense that there is no attempt here, no thought of attempting to assign a charge for a service that is not available, either because it does not exist or because it is the wrong time of the year.

The Chairman: Okay, Mr. Nowlan. Mr. Reid, please.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Stewart, my question is directed to the same clauses. I am a pleasure craft, a craft of less than 11 metres, or whatever, and I am concerned with the charges you might make against me. I might even be a self-propelled rowboat. Does any ship or vessel become...

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Nowlan: You have been called many things, Mr. Reid, but...

Mr. Reid: A self-propelled rowboat is what I am thinking about. What charges, if any, or what exclusions are there—just as we were talking about with respect to amendment 2—to charges that might be levied against me as a pleasure craft, and a minor one at that?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, various witnesses were concerned about the fact that there should be some system developed that allowed a fair sharing of the expense. You may remember that witnesses were suggesting that all of the expense should not only be borne, for instance, by the commercial sector, but whatever level of expenses are thought to be wise to apportion to the marine community, that the commercial sector, the fishing group and recreational craft, in some fair proportion, ought to contribute to the expense. So that is what is intended there. That was put to us fairly strongly by the Council of Forest Industries of B.C., put to the committee fairly strongly by that group. And there was one other. I think it was the steel companies who talked a little more about an A-base review, I guess, than they did about the fair and equitable sharing of costs. Nonetheless, I think they made that point as well.

Mr. Reid: May I ask, have you calculated the cost of making any recovery from a paddle craft or a rowboat used for recreational purposes and how you are going to levy Coast Guard navigational aids or charges that they might indirectly benefit from as, for instance, Hamilton Harbour?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, as members will know, the Minister pointed out very clearly on January 23 that his intention is that there will be a very complete consultative process prior to any regulations being developed that talk about the specifics of recovering any proportion of Coast Guard charges. We have not yet got to that point, obviously, and it would be at that time that the type of question that Mr. Reid has posed would be answered; namely, how do you first of all assign any kind of reasonable cost to a very small vessel and then, after you have made the assignment, how in fact do you

[Translation]

l'année où les brise-glace ne seraient pas opérationnels. Par exemple, il y a sur la côte est du Canada des brise-glace qui ne travaillent pas dans l'Arctique au cours de l'été, et qui n'ont pas non plus la possibilité de travailler dans le Golfe du Saint-Laurent. En d'autres termes, on précise ici monsieur Nowlan, qu'on ne tente pas d'exiger des frais pour des services qui ne sont pas disponibles, soit parce qu'ils n'existent pas, soit parce que l'époque de l'année ne s'y prête pas.

Le président: Très bien, monsieur Nowlan. C'est à M. Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Ma question porte sur les mêmes dispositions. J'ai un bateau de plaisance, de moins de 11 mètres, je m'inquiète des frais que vous pourriez exiger de moi. Supposons que je sois une chaloupe à rames, est-ce n'importe quel navire ou bateau...

Des voix: Oh, oh!

M. Nowlan: Vous avez été appelé par bien des noms, monsieur Reid, mais...

M. Reid: Je pense simplement à une chaloupe à rames. Y a-t-il des frais, y a-t-il des exemptions de prévues? Je songe en particulier à l'amendement numéro 2. Quels sont les frais auxquels je suis exposé en tant que propriétaire d'une toute petite embarcation de plaisance?

M. G. Stewart: Divers témoins ont exprimé l'espoir qu'il y ait un système équitable de répartition des frais. Certains ont demandé, entre autres, que le secteur commercial ne soit pas appelé à assumer seul les frais. Si des frais devaient être imposés aux usagers, on disait souhaiter qu'il y ait une juste répartition entre le secteur commercial, le secteur des pêches et les embarcations de plaisance. C'est le sens des présentes dispositions. Le Conseil de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique avait particulièrement insisté sur ce point. Les aciéries également en ont parlé, même si elles se sont attachées surtout à une révision des services.

M. Reid: Avez-vous calculé les coûts d'un recouvrement quelconque auprès des propriétaires de canots ou de chaloupes à rames utilisés à des fins de loisirs, et quelle méthode entendez-vous employer pour répartir les coûts des aides à la navigation fournis par la Garde côtière dont ils pourraient indirectement bénéficier dans le port d'Hamilton, par exemple?

M. G. Stewart: Monsieur le président, comme les membres du Comité le savent très bien, le ministre a indiqué clairement le 23 janvier qu'il avait l'intention de procéder à une consultation intensive avant d'établir des règlements portant sur le recouvrement de quelque portion que ce soit des dépenses de la Garde côtière. Nous n'en sommes évidemment pas là encore. Il faut donc attendre pour être en mesure de répondre à la question de M. Reid portant sur la part raisonnable des coûts qui pourraient être attribués aux petites embarcations ainsi que sur le mode de perception. Ce sont des questions difficiles

[Texte]

make the collection? Those are difficult questions for which at the present time there is not an answer. As the Minister said, he is relying very heavily on the consultative process to get the opinions of the marine community in general as to just how that ought to be done.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Baker.

Mr. Baker: Yes, Mr. Chairman. I am wondering about the channel sounding and dredging. These are for the purposes of deferring the costs of facilities and services provided by the Canadian Coast Guard, dredging by the Canadian Coast Guard. How much dredging to you do per year and in what kinds of ports? If you are defining fishing vessels, you are defining ships of all sorts, the use of dredging itself, how much do you spend on dredging?

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Baker, first of all, the Small Craft Harbours Directorate of the Department of Fisheries and Oceans, as Mr. Baker will know, does maintain the small fishing ports. So if they require dredging, it would be to their account and not to our account. So those particular small harbours would not be a part of this private cost base. That, I think, is the answer to the first question.

• 1630

Your second question is how much does the Canadian Coast Guard do? I had that figure in my head. I think it is in the neighbourhood of maybe \$10 million annually. But I would like to be able to come back to you with a firm figure. I have the figure in my office.

Mr. Baker: Does the Department of Public Works still do dredging?

Mr. G. Stewart: Public Works are not the program department any more for dredging. They are the government's consulting engineers, as maybe you will know. Program departments, such as Transport, the Department of Fisheries and Oceans, and others who have the necessity go to the Department of Public Works for contracting necessities; maybe to make use of equipment which they own . . . in other words, they are the consulting engineer. Departments like the Department of Transport and others are the client departments. The client departments fund the project and the consulting engineer arranges the contract and gets the contractor and so on. So that is the division of responsibility between Public Works and . . .

Mr. Baker: If you use the Public Works dredging machines, that comes from your budget, does it?

Mr. G. Stewart: That is right.

Mr. Baker: Let me ask you about what you were talking about a moment ago about the changes introduced in clause 4:

no charge may be imposed in relation to a ship or vessel in respect of a facility or service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship or vessel . . .

Could you elaborate on what you said? I still do not understand it, the exclusion made here.

[Traduction]

qui n'ont pas encore trouvé de réponse. Comme le ministre l'a indiqué, il compte beaucoup sur le processus de consultation pour obtenir l'opinion des utilisateurs sur le sujet.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Baker.

M. Baker: Je me pose encore des questions au sujet du sondage et du dragage des chenaux. Si je comprends bien, il s'agit d'affecter ailleurs le coût des installations et des services fournis par la Garde côtière du Canada, le coût du dragage effectué par la Garde côtière du Canada. Combien de dragages faites-vous annuellement et dans quel genre de ports? Vous définissez les bateaux de pêche et les autres bateaux pour ce qui est du dragage. Combien de dragages faites-vous?

M. G. Stewart: D'abord, monsieur Baker, comme vous le savez, c'est la Direction des ports pour petites embarcations du ministère des Pêches et Océans qui entretient les petits ports de pêche. Si ces ports doivent être dragués, c'est cette direction qui s'en charge et non pas nous. Les coûts pour ces petits ports n'entreraient donc pas dans les coûts calculés pour le secteur privé. C'est la réponse à votre première question.

Combien de dragages effectue la Garde côtière du Canada maintenant? J'avais le chiffre en mémoire. Je pense que c'est pour un montant annuel de l'ordre de 10 millions de dollars. Je voudrais pouvoir vérifier cependant. J'ai le chiffre exact à mon bureau.

M. Baker: Le ministère des Travaux publics effectue-t-il des dragages?

M. G. Stewart: Le ministère des Travaux publics n'est plus le ministère chargé du programme pour le dragage. Il agit seulement comme ingénieur-conseil du gouvernement, comme vous le savez sans doute. Les ministères chargés du programme sont le ministère des Transports, le ministère des Pêches et Océans et d'autres. Ils s'adressent au ministère des Travaux publics pour l'octroi de contrats, pour du matériel qu'il peut avoir à sa disposition . . . Il reste que le ministère des Travaux publics agit comme ingénieur-conseil. Les ministères clients sont les ministères comme le ministère des Transports. Ce sont les ministères clients qui défraient le coût des projets. Un ingénieur-conseil établit les contrats, transige avec les entrepreneurs, etc. Voilà donc pour la répartition des responsabilités entre le ministère des Travaux publics et . . .

M. Baker: Si vous utilisez les dragueurs du ministère des Travaux publics, vous devez les payer, n'est-ce pas?

M. G. Stewart: En effet.

M. Baker: Je reviens à ce dont vous discutiez un peu plus tôt, l'amendement à l'article 4:

des frais ne peuvent pas être exigés relativement à un navire ou à un bateau pour des installations ou des services qui ne sont pas disponibles de façon générale dans les plans d'eau traversés par ce navire ou ce bateau . . .

Pouvez-vous nous expliquer davantage ce qu'il en est? Je ne comprends pas très bien le sens de cette exemption.

[Text]

Mr. G. Stewart: It might be wise to quote the clause as it was formerly written and then read the amendment in relation to...

Mr. Baker: I have done that. I still do not completely understand it.

Mr. G. Stewart: As it was previously written, it was suggesting that even though a Coast Guard service of any sort is not available, a boater, large or small, who might be using that particular body of water might have to be a contributor in any kind of a recovery scheme that was developed. The thought here is that that is not fair, because at least he ought to have the option of using the service. Whether he chooses to use it or not is another question. But at least he ought to have the option of using it, if in fact it is thought he ought to contribute to its cost. So in those instances where he has no opportunity, because the service does not exist in that area, he would not be asked to be a contributor to whatever the scheme is that is finally developed. That is what is intended.

The second part of it is that at certain times of the year we do not provide a service. Ice-breaking in the summer, for instance—in your area it is not there. It would be unfair to suggest that people who are navigating in Hamilton Sound in the summertime ought to pay some reasonable amount of the ice-breaking costs which we still have, because we break ice in the Arctic in the summertime. But that is not a fair expense to somebody in Hamilton Sound during the summer months.

Mr. Baker: As you know, you provide ice-breaking services in Captain Morrissey Johnson's riding and in mine and in several ridings in the north in the early spring—we are getting close to the time now—when you provide services for fishing vessels getting out of port, hundreds and hundreds and hundreds of what we call "longliners", in hundreds and hundreds of ports. And you have also been providing ice-breaking services, I suppose outside of your mandate, for provincial ferry services in our areas. That is still included, then, in the parameters of a possible charge?

Mr. G. Stewart: The consultative process will no doubt turn up some very good thoughts and comments on whether or not the Coast Guard ought to be involved in the two circumstances you have described, and then whether or not it is appropriate that any charges be assigned for ferry assistance and for breaking out the small fishing ports you have been talking about. I do not think there is a more definitive answer at this early stage than maybe that general answer.

• 1635

Mr. Baker: Good. It is within your mandate to provide, as you understand it, right now, ice-breaking services for provincially owned and operated ferry services.

[Translation]

M. G. Stewart: Il serait peut-être utile que vous lisiez l'ancien article en regard de l'amendement...

M. Baker: Je l'ai fait, mais il y a encore quelque chose qui me tracasse.

M. G. Stewart: De la façon dont l'article était rédigé auparavant, même si un service de la Garde côtière n'était pas disponible, le propriétaire de bateau, grand ou petit, qui utilisait le plan d'eau désigné, pouvait être appelé à assumer sa part des frais à recouvrer. On reconnaît ici que ce n'est pas une façon équitable de procéder. Il faudrait au moins que le propriétaire de bateau ait le choix d'utiliser ou non le service. Qu'il le fasse ou non, c'est autre chose. L'important est qu'il ait le choix d'utiliser ce service, s'il est appelé à assumer une partie de son coût. Donc, là où il est impossible d'utiliser le service, parce qu'il n'existe tout simplement pas dans cette région, l'utilisateur n'est pas appelé à participer au recouvrement des coûts quelle qu'en soit la forme. C'est l'intention du nouvel article.

Il y a un deuxième élément qui entre en ligne de compte. Il y a des époques de l'année où nous ne fournissons pas certains services. L'été, par exemple, il n'y a pas de service de brise-glace dans votre région. Il serait injuste de demander que les gens qui naviguent dans le chenal de Hamilton Sound l'été assument une part quelconque des coûts des services de brise-glace. Nous avons quand même des coûts à ce titre, puisque nous avons des brise-glace dans l'Arctique au cours de l'été. Mais il ne faudrait quand même pas s'attendre à ce que les gens qui naviguent dans le chenal de Hamilton Sound au cours de l'été en paient une partie.

M. Baker: Nous approchons rapidement de la période de l'année, soit le début du printemps, où vous fournissez des services de brise-glace dans le Nord, dans la circonscription du capitaine Morrissey Johnson et dans la mienne, au profit de centaines et de centaines de bateaux de pêche que nous appelons des palangriers, qui partent de centaines et de centaines de ports. Et vous devez fournir des services de brise-glace, en dehors de votre mandat, je suppose, aux services provinciaux de traversiers dans nos régions. Aux fins de la répartition des frais, le coût de ces services sera donc toujours inclus?

M. G. Stewart: Le processus de consultation fournira certainement des opinions très intéressantes sur l'opportunité de l'intervention de la Garde côtière dans les deux situations que vous avez décrites, ainsi que sur l'opportunité de répartir les dépenses occasionnées par l'aide des brise-glace aux traversiers et aux petits ports de pêche. Je ne peux, pour le moment, rien vous dire de plus.

M. Baker: Bien. Vous considérez néanmoins qu'une partie de votre mission, aujourd'hui, est de fournir des services de brise-glace aux traversiers appartenant aux provinces et exploités par elles?

[Texte]

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Baker, it is within the Canadian Coast Guard mandate to provide ice-breaking support for interprovincial ferry runs—in other words, the Port aux Basques-Sydney ferry run, the runs between P.E.I. and Sydney, Nova Scotia. We must provide icebreaking support for those interprovincial ferry runs.

Mr. Baker: Yes, but you still have not answered the question. I am talking about intra-provincial ferry services.

Mr. G. Stewart: The intra-provincial ferry service question is not nearly so clear as the interprovincial ferry service. As you know, we have historically provided assistance in the early winter and early spring, in the circumstances you describe, and I do not think it is possible to say what the future holds in that situation. But I can certainly say, Mr. Baker, the mandate there is not nearly as clear as it is for the ones I described earlier.

Mr. Forrestall: The actual fact of the matter is, Mr. Baker, the Halifax harbour does not freeze over.

Mr. Baker: Right.

The Chairman: I would like to inform the committee that at this point we do have a quorum. Is it the disposition of the committee that we proceed to clause-by-clause? Mr. Angus.

Mr. Angus: I just have one quick question.

The Chairman: Mr. Johnson and Mr. Forrestall had their hands up. Do you want to continue with the questioning on the amendments to clause 4? Go ahead, Mr. Angus.

Mr. Angus: The one question I wanted to ask, Mr. Chairman, will help us in terms of preparation for next week. When the Minister appeared before us, he talked in terms of the Canadian Coast Guard budget being somewhere in the range of \$825 million.

Mr. Forrestall: It was \$864 million.

Mr. Angus: Yes, \$864 million. Thank you, Mr. Forrestall. Now that the capital side is also included, is there a sort of global figure that we can refer to? Secondly, are there planned expenditures, such as the new Arctic class icebreaker, that will be included in that equation?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, let me say to you, and to the members of the committee, that the Minister is undertaking to establish a consultative process, together with a committee broadly representative of the users of the services provided by the Canadian Coast Guard. It is coming along; it is in the preparation of being established. The terms of reference for that committee are being developed. It is hoped that consultative committee will be able to address the question of what portion of the total expenditure, whatever it may currently be for the Canadian Coast Guard Services... In other words, what portion of that cost we should be addressing in terms of development of cost recovery regimes.

I think the Minister's clear indication is that there would be no imposition of any additional charges until such time as that

[Traduction]

M. G. Stewart: Monsieur le président, monsieur Baker, le mandat de la Garde côtière canadienne est de fournir un service de brise-glace aux traversiers interprovinciaux, autrement dit, aux traversiers qui relient Port-aux-Basques à Sydney, l'Île-du-Prince-Édouard et Sydney en Nouvelle-Écosse. Nous sommes tenus de fournir des services de brise-glace pour ces liaisons interprovinciales.

M. Baker: Oui, mais vous n'avez toujours pas répondu à ma question. Je parle des services de traversiers intraprovinciaux.

M. G. Stewart: La situation dans leur cas n'est pas aussi claire. Ainsi que vous le savez, nous fournissons traditionnellement un service de brise-glace au début de l'hiver et au début du printemps à ces traversiers mais je ne peux pas vous dire s'il en sera de même à l'avenir. Je ne peux certainement pas m'engager, monsieur Baker, notre mandat dans ce cas-là étant beaucoup moins clair que dans le cas des liaisons interprovinciales.

M. Forrestall: Le fait est, monsieur Baker, que le port de Halifax ne gèle pas en hiver.

M. Baker: Oui.

Le président: Je vous informe que nous avons maintenant le quorum. Souhaitez-vous passer à l'étude article par article? Monsieur Angus.

M. Angus: Je n'ai qu'une brève question.

Le président: M. Johnson et M. Forrestall avaient également levé la main. Souhaitez-vous continuer à poser des questions sur les amendements à l'article 4? Allez-y, monsieur Angus.

M. Angus: La question que je voulais poser, monsieur le président, devrait nous apporter des renseignements qui nous seront utiles la semaine prochaine. Lorsque le ministre a comparu devant le comité, il a indiqué que le budget de la Garde côtière est de l'ordre de 825 millions de dollars.

M. Forrestall: Il est de 864 millions de dollars.

M. Angus: Oui, 864 millions de dollars. Merci, monsieur Forrestall. Si l'on y inclut les dépenses d'immobilisations, à quel chiffre total arrive-t-on? Deuxièmement, est-ce que ce chiffre comprend certaines dépenses envisagées, telles que le nouveau brise-glace arctique?

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, membres du Comité, vous savez que le ministre va mettre en place un mécanisme de concertation, et notamment un comité où seront très largement représentés les usagers des services de la Garde côtière canadienne. Ce comité est sur le point d'être créé et le Ministère procède actuellement à la rédaction de son mandat. Nous espérons que ce Comité consultatif pourra trancher la question de savoir quelle partie du budget total de la Garde côtière canadienne... En d'autres termes, il s'agit de savoir quelle partie des dépenses actuellement encourues par la Garde côtière canadienne fera l'objet d'un recouvrement des frais.

Il me semble que le ministre a fait savoir clairement qu'aucune redevance nouvelle ne serait imposée avant l'abou-

[Text]

process has been completed. I think in light of that it is very difficult to, in a sense, address hypothetically your question. Although your question is not hypothetical, I think the response would have to be hypothetical. I think I would ask you to wait until we hear from the Minister and perhaps invite the chairman, if he possibly could, to go back to the commencement of clause-by-clause.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Johnson, do you have a question?

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I wonder if Captain Stewart could enlighten me a little bit about marine aid. Are we talking about aids to navigation, like lighthouses and radio aids and so on? When we refer to the words "marine aid", the last two words in the first paragraph of the proposed amendment, what are we talking about?

• 1640

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, the words "marine aid" here are intended to cover the non-life-threatening SAR incidents which the Coast Guard gets involved in. There will be occasions when it is not possible to have the commercial sector take care of small vessels that are out of gas or have some other non-life threatening problem associated with them.

In those instances where commercial assistance was not available and where the Coast Guard would be required to provide this assistance, the term "marine aid" here is intended to cover that particular situation. It is not intended to reflect on the aids to navigation that are provided—such as those, Captain Johnson, which you have referred to.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Stewart. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Baker: Mr. Chairman, one point for clarification.

The Chairman: Mr. Forrestall, I have your name down first. Do you want to ask a question or make a statement at this time?

Mr. Forrestall: No, Mr. Chairman, I have no statement to make. I hope the exercise we have gone through over the last two sessions of this committee facilitates particularly Mr. Baker and Mr. Angus in the preparation of whatever amendments they may consider advisable with respect to Bill C-75.

I would remind the committee that this is quite a departure from normal process, but is very much in keeping with the Minister's desire to be open and as frank as possible with respect to our intentions. We do not claim infallibility; rather, we hope that the process of developing good law can be facilitated by this type of open and frank exchange.

Now, Mr. Chairman, if I might invite the committee to move to clause-by-clause, I would appreciate it. We all look forward to hearing the Minister on clause 4.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. The Chair appreciates the openness of the Minister with respect to what

[Translation]

tissement de ce processus de consultation. Il m'est donc très difficile, pour le moment, de répondre spéculativement à votre question. Bien que votre question ne soit pas spéculative, la réponse, si je devais en donner une aujourd'hui, le serait. Je dois donc vous demander d'attendre quelles indications le ministre pourra donner et peut-être inviter le président, en attendant, à revenir au début de l'étude article par article.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Johnson, avez-vous une question?

M. Johnson: Monsieur le président, le capitaine Stewart pourrait-il nous dire ce que l'on entend par aide maritime? S'agit-il là de choses comme les phares, les balises, etc.? Qu'entend-on par là, dans le premier paragraphe de l'amendement proposé?

M. G. Stewart: Monsieur le président, on entend par là les missions de recherche et de sauvetage de la Garde côtière qui ne mettent pas en jeu de vies humaines. Il arrivera fatalement que le secteur privé ne puisse pas s'occuper de toutes les petites embarcations qui tombent en panne d'essence ou qui ont des difficultés quelconque mais sans qu'il y ait danger pour la vie des personnes à bord.

Il s'agit donc ici de tous les cas où la Garde côtière est appelée à intervenir, en l'absence de secours par un navire privé. Il ne s'agit pas là des aides à la navigation comme celles dont parlait M. Johnson.

M. Johnson: Je vous remercie monsieur Stewart. Merci, monsieur le président.

M. Baker: J'aurais besoin d'une précision, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall, votre nom est en tête de ma liste. Souhaitez-vous poser une question ou faire une déclaration?

M. Forrestall: Non, je n'ai pas de déclaration, monsieur le président. J'espère seulement que le travail que nous avons accompli durant les deux dernières séances de ce comité facilitera à M. Baker et à M. Angus la rédaction des amendements au projet de loi C-75 qu'ils souhaitent déposer.

Je vous signale que cela n'est pas la procédure habituelle mais reflète la volonté de franchise et d'ouverture d'esprit du ministre. Nous ne prétendons pas être infaillibles et nous pensons qu'un débat empreint de franchise et de liberté facilitera la rédaction d'une bonne loi.

Je vous serais maintenant reconnaissant, monsieur le président, si nous pouvions passer à l'étude article par article. Je suis sûr que nous sommes tous impatients d'entendre le ministre sur l'article 4.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. J'apprécie l'ouverture d'esprit du ministre vis-à-vis de tous ces

[Texte]

we have been discussing for the past couple of sessions. Mr. Baker, do you still have a question?

Mr. Baker: I am finished, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, fine. I want to thank Mr. Stewart and Mr. Popp for being with us for the past . . .

Mr. Forrestall: They are not going away. Do not think for one minute we are going to lose them.

The Chairman: —two days. They are going to remain with us?

Mr. Forrestall: Oh, I hope so.

The Chairman: Okay, fine, thank you. We will probably see a lot of each other in the next few weeks.

Okay, we are going to move to clause-by-clause debate on Bill C-75. Because there is no short title, I will call clause 1.

On clause 1

Mr. Forrestall: In the tradition of the committee, should clause 1 perhaps stand, because that is the title?

The Chairman: I understand that because there is no short title, we can call clause 1 now. Mr. Baker.

Mr. Baker: Yes, Mr. Chairman, I am looking for some clarification on clause 1 in the definitions. I am wondering, Mr. Stewart, if you could perhaps answer this question. On the bottom of the first page it says:

to have ratified or acceded to the Safety Convention and has not been so declared to have denounced that Convention;

What if the country did not ratify the convention or accede to the convention but did not denounce the convention? Where does that country stand? Or is that technical wording which I cannot comprehend?

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: All right. Mr. Chairman, first of all, the safety convention, as Mr. Baker may well know, is the SOLAS Convention—the Safety of Life at Sea Convention—and some countries of the world are signatories and some are not. I guess that is clear. Might you just repeat your question, please, Mr. Baker?

Mr. Baker: My question is in the wording, Mr. Chairman.

“country to which the Safety Convention applies” means a country the government of which has been declared under section 380 to have ratified or acceded to the Safety Convention and has not been so declared to have denounced that Convention;

[Traduction]

points dont nous avons débattu durant les dernières séances. Monsieur Baker, avez-vous toujours une question à poser?

M. Baker: Non, j'ai fini, monsieur le président, et je vous remercie.

Le président: Bon, d'accord. Je tiens à remercier MM. Stewart et Popp de leur présence durant ces derniers . . .

M. Forrestall: Ils ne vont pas partir. Il n'est absolument pas question qu'ils nous quittent.

Le président: . . . durant ces deux jours. Ils vont rester?

M. Forrestall: Oui, je l'espère.

Le président: Bon, d'accord, très bien. Nous nous verrons probablement encore souvent ces prochaines semaines.

Nous allons donc passer à l'examen article par article du projet de loi C-75. Étant donné qu'il n'y a pas de titre abrégé, je passe à l'article 1.

Article 1

M. Forrestall: Ne faudrait-il pas réserver l'article 1 comme on le fait habituellement, puisqu'il contient le titre?

Le président: Vu qu'il n'y a pas de titre abrégé, je crois que nous pouvons passer à l'article 1 maintenant. Monsieur Baker.

M. Baker: Je voudrais une précision sur une définition de l'article 1. Monsieur Stewart, vous pourriez peut-être me répondre. Je lis en haut de la page 3:

pays dont le gouvernement a ratifié la convention de sécurité ou y a adhéré et ne l'a pas dénoncée;

Qu'en est-il d'un pays qui n'a pas ratifié la convention ou qui n'y a pas adhéré et qui ne l'a de ce fait pas dénoncée? Quel est le statut d'un tel pays? Ou bien y a-t-il là une subtilité technique que je ne comprends pas?

Le président: Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Bien. Monsieur le président, tout d'abord, la convention dont il est question est la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dont certains pays du monde sont signataires et d'autres non. Cela me paraît clair. Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Baker, s'il vous plaît?

M. Baker: Ma question intéresse le libellé, monsieur le président.

«pays auquel s'applique la Convention de sécurité», signifie un pays dont le gouvernement a ratifié la Convention de sécurité ou y a adhéré et ne l'a pas dénoncée;

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is exactly what it says. I think Mr. Baker is probably aware of what it means.

M. Forrestall: Cela me paraît pourtant clair, monsieur le président. Je suppose que M. Baker sait très bien ce que cela signifie.

[Text]

Mr. Baker: No, I am not; I am not, Mr. Chairman. I am just wondering about the wording. Why is the wording put in such a way?

Mr. G. Stewart: Maybe Mr. Popp, our legal expert, can help us and answer with regard to the word "denounce". The rest of it is clear; that is, there is this IMO Convention. Certain countries have ratified the convention, certain others have not. With regard to your emphasis on denouncing that convention, I think Mr. Popp might give us a better answer.

Mr. Popp: Mr. Chairman, I have not really seen any difficulty with this, but I think it refers to section 380 of the act, which is a rather peculiar section in the Canada Shipping Act that allows the Governor in Council to declare, I suppose as a matter of proof, to facilitate proof in court, who are the parties to this convention and who are not. I think that is the reason why it has been defined in this way. It would entitle the Governor in Council—if you look at section 380—to declare who are the parties and who are not the parties. If that kind of a section were not there, then I think it would be a question of proof each time whether a particular state is a party to the convention or has denounced it. I think this is an attempt to facilitate that process.

Mr. Baker: Okay. With the next definition, Mr. Chairman, of equipment, defining equipment, it defines equipment as the means of making sound signals and distress signals. Then it says "other apparatus or equipment"; but then it does not include radio equipment other than radio equipment for survival craft. Is survival craft . . . ? Obviously the definition of survival craft is not the ship itself. It appears to me to be rather ambiguous, in that it does not define radio equipment as being equipment. Yet it defines any equipment that means making sound signals and distress signals, which one would assume to be radio equipment . . . Not necessarily, no, but it actually excludes radio equipment. Is there any particular reason for that? Yet it includes radio equipment on the survival craft.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Baker, maybe we could take your question as notice and respond next time we are together. I am not sure that I have a substantial answer to your question, but I can certainly put one together for you.

Mr. Baker: In the definition of fishing vessel it says that it is a ship employed in catching fish, whales, seals, walrus, or other living resources of the sea, and does not carry passengers or cargo. I am just wondering, with that particular definition of a fishing vessel, is that peculiar to the National Transportation Act or the Canada Shipping Act? It seems like a rather strange definition.

Mr. Popp: I do not know if I can give a totally satisfactory answer to this, but this appears to be a definition that is already in the act at the present time. The only reason we have had to include it in this bill is that section 785 gives a different definition of fishing vessels, which is a larger one. Therefore we wish to except that larger definition from the general

[Translation]

M. Baker: Non, pas du tout, monsieur le président. Je me demande pourquoi cette disposition est rédigée de cette manière.

M. G. Stewart: Peut-être M. Popp, notre conseiller juridique, pourrait-il préciser le sens de «dénoncer». Le reste me paraît clair. Il existe cette convention sur la sécurité que certains pays ont ratifiée et d'autres non. Pour ce qui est de la dénonciation, M. Popp pourrait peut-être vous préciser les choses.

M. Popp: Je ne vois pas vraiment de difficulté, monsieur le président, je pense que cela réfère à l'article 380 de la loi, qui est une disposition plutôt curieuse de la Loi sur la marine marchande du Canada qui permet au gouverneur en conseil de déterminer, je pense aux fins d'une procédure judiciaire, qui est partie à cette convention et qui ne l'est pas. Je pense que c'est pour cette raison que la définition est rédigée de cette manière. Elle permet au gouverneur en conseil—si vous vous reportez à l'article 380—d'établir qui est signataire et qui ne l'est pas. En l'absence d'une telle disposition, je pense qu'il faudrait prouver, à l'occasion de chaque procédure judiciaire, quel État en particulier est signataire de la convention ou quel État l'a dénoncée. Je crois que cela est destiné à faciliter ce processus.

M. Baker: D'accord. Une autre définition, monsieur le président, celle de l'équipement, comprend les moyens d'effectuer des signaux sonores et des signaux de détresse et ajoute «tous les autres dispositifs ou l'équipement . . . »; la définition exclut expressément l'équipement de radiocommunications autre que l'équipement de radiocommunications pour les embarcations et radeaux de sauvetage. Est-ce que les embarcations de sauvetage . . . Manifestement, le navire lui-même n'est pas une embarcation de sauvetage. Cela me paraît plutôt ambigu dans la mesure où l'équipement radio n'est pas considéré comme un équipement. Pourtant, la définition englobe tous les équipements servant à effectuer des signaux sonores et de détresse, c'est-à-dire probablement l'équipement radio . . . Non, pas nécessairement, mais l'équipement radio est expressément exclu. Y a-t-il une raison particulière à cela? Pourtant, la définition englobe l'équipement de radiocommunications des embarcations de sauvetage.

M. G. Stewart: Monsieur Baker, peut-être pourrions-nous noter votre question et vous apporter la réponse la prochaine fois. Je ne suis pas certain de la connaître mais je pourrais certainement la rechercher.

M. Baker: Dans la définition de «bâtiment de pêche», le projet de loi dit qu'il s'agit d'un navire servant à la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morues ou autres richesses vivantes de la mer qui ne transporte ni passagers ni cargaison. Cela me paraît une définition plutôt étrange. Est-ce qu'on la retrouve seulement dans la Loi nationale sur les transports ou dans la Loi sur la marine marchande?

M. Popp: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner une réponse détaillée mais cela semble être la définition qui figure déjà dans la loi actuelle. La seule raison pour laquelle elle est reprise dans ce projet de loi est que l'article 785 donne une définition différente des bâtiments de pêche, une définition plus large. Nous voulons donc ici extraire cette définition plus

[Texte]

definition, which is the same as is in the act at the present time.

[Traduction]

large de la définition générale, laquelle est celle qui figure déjà dans la loi actuelle.

• 1650

Mr. Baker: What would have been the problem with just defining "fishing vessel" as meaning a ship that is employed in catching living resources of the sea? Is there any particular reason why that would not be done?

Mr. G. Stewart: I think we simply went with the existing definition. We were not made aware of any problem with that definition other than that it was not wide enough for the purposes we require in Part XXI, which has to do with compensation. That may be a way to go. It simply was not considered.

Mr. Baker: Under the definition of "grain" you have here that it includes

any processed forms of seeds the behaviour of which is similar to that of grain in its natural state;

Is that recognized terminology, to be used in a particular case such as this: "the behaviour of which is similar to that of grain in its natural state"?

Mr. G. Stewart: The object of this particular amendment is to make the definition of grain consistent with the definition of grain in the SOLAS Convention, inasmuch as this bill allows for implementation of the SOLAS Convention and it would be inconsistent to have two definitions.

Mr. Baker: I see. Getting on to the actual . . .

Mr. Forrestall: [*Inaudible—Editor*] . . . was never extended to us over 20 years to go through definitions.

Mr. Baker: It is just that, as the Parliamentary Secretary stated . . . Well, I have seen peculiar definitions in bills presented to Parliament, but I think that in some cases this one takes the cake. I suppose it is because it refers to legislation and definitions that have been in place for probably a couple of hundred years.

Getting on to the definition of "ship", to something that was brought up earlier and I am sure brought up in some of the testimony before the committee:

"ship" . . . includes

(a) every description of vessel used in navigation and not propelled by oars . . .

Is that particular definition of a ship a common definition? It seems like a very strange definition, but is that fairly common as far as your recollection is concerned?

Mr. Popp: Once again, I think that is the definition that is already in the act right now.

Mr. Baker: Yes. I wonder how long that would go back—"not propelled by oars". I wonder, referring to the Vikings and . . .

Mr. Popp: I am now guessing, but I would be happy to look into this. I suspect that is the definition that was probably in

M. Baker: Pourquoi ne pas définir «bâtiment de pêche» tout simplement comme un navire servant à exploiter les ressources vivantes de la mer? Y a-t-il une raison particulière de ne pas retenir une telle définition?

M. G. Stewart: Je crois que nous avons tout simplement repris la définition actuelle. Elle ne semble poser aucun problème sinon qu'elle n'est pas assez large aux fins de la partie 21, qui traite de l'indemnisation. Ce serait peut-être une possibilité mais nous n'y avons pas réfléchi.

M. Baker: Pour la définition de «grains», vous dites que cela englobe

les grains à l'état naturel ou après traitement lorsque leur comportement demeure alors semblable à celui du grain naturel;

Est-ce que c'est là la terminologie habituellement utilisée «dont le comportement demeure alors semblable à celui du grain naturel»?

M. G. Stewart: Il s'agit là d'aligner la définition de «grains» sur celle figurant dans la convention sur la sécurité, puisque ce projet de loi autorise la mise en application de cette convention; il serait donc incohérent que les définitions divergent.

M. Baker: Je vois. Passons maintenant . . .

M. Forrestall: [*Inaudible—Éditeur*] . . . la définition, pendant plus de 20 ans.

M. Baker: C'est seulement que, comme le secrétaire parlementaire l'a indiqué . . . j'ai vu pas mal de définitions bizarres dans les projets de loi soumis au Parlement mais il y en a quelques-unes ici qui remportent la palme. J'imagine que cela est dû au fait que ces définitions sont reprises d'autres lois qui remontent parfois à plusieurs siècles.

Passons maintenant à la définition de «navire». Cela nous amène à un aspect qui a été mentionné dans les témoignages faits devant le Comité:

«navire» comprend

a) les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des avirons . . .

S'agit-il là d'une définition courante? Elle me paraît très bizarre, mais est-ce ainsi que l'on définit habituellement les navires?

M. Popp: Là encore je pense que c'est la définition qui figure déjà dans la loi actuelle.

M. Baker: Oui. Depuis combien de temps existe-t-elle? «Non mus par des avirons», est-ce une allusion aux embarcations des Vikings . . .

M. Popp: Il faudrait que je me renseigne. J'ai l'impression que cette définition figure dans la *Merchant Shipping Act* du Royaume-Uni sur laquelle la nôtre a été copiée.

[Text]

the Merchant Shipping Act of the United Kingdom, on which this piece of legislation was modelled.

Mr. Baker: The reason why I bring this up is quite obvious. In the last 20 or 30 years or so, most of the vessels, that are used in the northern areas certainly, are used with outboard motors and certainly propelled by oars at certain periods of time, especially coming in and out of small ports from time to time. With the advent of the outboard motor and the utilization of the outboard motor by practically every inshore fisherman and inshore user of small boats in Canada, I just wonder about the wisdom of using such a definition of a ship as describing everything that is not propelled by oars.

One could certainly say that if one wished not to be covered under the definition of "ship" under this act then one would certainly not put down his outboard motor until he left the wharf or the small harbour in which the person was.

I wonder what the advantages or disadvantages would be in not being declared a ship under the definition of the act. Would there be an advantage or disadvantage to someone in not having a ship under the act?

• 1655

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I interject by way of a preamble to the distinguished legal counsel's response to that question and suggest to the hon. member that when we get to clause 4 and the Minister has an opportunity to respond to us he will be able to get a firmer grasp on this as a definition. Let me simply reassure him that it is not an outlandish 15th-century definition.

In support of that, I would cite just one example. Rowing shells sometimes exceed limits that the hon. member will be aware are very pertinent lengths of boats, that are very pertinent not only to the definition clause but very particularly to clause 4 and clause 10, Part II of the bill. It does in fact have very pertinent relevancy with respect to other matters that are in the bill.

The intent of clause 4, if you extrapolate from this to clause 4, is what is germane and pertinent here. To the degree that I am able to give Mr. Baker some assurances, Mr. Chairman, it is quite a germane definition.

The Chairman: I hesitate to intervene at this point, but we have now arrived at the hour of 5 p.m., which is the agreed-upon hour to recess this session. We meet again on Tuesday in this room at 9.30 a.m.

Mr. Forrestall: On a point of order, we have nearly finished the definition clause. I am not sure how much further Mr. Baker would like to go, but we are very close to finishing that. Might we just not see the clock for a few minutes until we have at least finished this clause?

The Chairman: Mr. Angus and Mr. Reid have indicated they have some questions on clause 1, so I see us possibly going well beyond 5 p.m. I would like to suggest to the committee that we now recess and return at 9.30 a.m. Tuesday. However,

[Translation]

M. Baker: Je pose la question pour une raison évidente. Depuis 20 ou 30 ans, la plupart des embarcations, en tout cas dans les eaux du Nord, sont équipées de moteurs hors-bord et sont sans doute mues par des avirons à certains moments, notamment à l'entrée et à la sortie des petits ports. Avec l'avènement du moteur hors-bord, et son emploi par pratiquement tous les pêcheurs côtiers canadiens, je me demande si une telle définition s'applique encore.

Il suffirait à quelqu'un, pour ne pas être couvert par la définition de «navire» donnée dans cette loi, de ne pas mettre à l'eau son moteur hors-bord jusqu'à la sortie du port ou jusqu'au départ du quai auquel le bateau est amarré.

Quels seraient les avantages ou les inconvénients de ne pas être considéré comme un navire aux termes de la loi. Y a-t-il un avantage ou un inconvénient quelconque à l'être ou à ne pas l'être?

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je dire, en guise de préambule à la réponse du distingué juriste, que lorsque nous en arriverons à l'article 4 et que le ministre aura l'occasion de nous répondre, le député saisira peut-être mieux cette définition. Pour le rassurer, je lui dirai qu'il ne s'agit aucune-ment d'une définition tout à fait dépassée qui remonterait au XVe siècle.

Pour appuyer ce que je viens d'affirmer, je vous citerai un exemple. Le député n'ignore sans doute pas que la longueur de certains skiffs dépasse parfois les limites prévues, limites qui sont très pertinentes non seulement dans l'article énonçant les définitions, mais également dans les articles 4 et 10, partie II du projet de loi. Et ces longueurs sont en fait très pertinentes dans d'autres questions couvertes dans le projet de loi.

Si nous extrapolons un peu, pour appliquer cela à l'article 4 en particulier, c'est l'objet de l'article 4 qui est important et pertinent ici. Il me semble, monsieur le président, si cela peut rassurer M. Baker, que cette définition est des plus pertinente.

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, mais il est maintenant 17 heures, l'heure convenue pour la levée de la séance. Nous nous revoyons mardi dans la même pièce à 9h30.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement. Nous en avons presque terminé avec l'article traitant des définitions. Je ne sais pas jusqu'où aimerait aller M. Baker, mais il me semble que nous sommes sur le point de terminer. Nous pourrions peut-être nous accorder quelques minutes encore afin de régler au moins le sort de cet article-ci. Qu'en dites-vous?

Le président: MM. Angus et Reid m'ont fait savoir qu'ils ont des questions au sujet de l'article 1; nous pourrions donc, même si nous nous cantonnons à cet article-là, aller bien au-delà de 17 heures. Aussi je propose que nous levions tout de

[Texte]

if there is unanimous consent to continue, I am in the hands of the committee with respect to that. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would prefer that we not continue in the sense that I do not want to see us pass clause 1 today. As a result of Mr. Baker's questioning, there have been some possible modifications, and I actually would not mind seeing clause 1 stood until a later date. On the other hand, if we have a break between now and next Tuesday and come back on clause 1, perhaps the staff will have an opportunity to consider Mr. Baker's suggestions.

Mr. Forrestall: In response to that, I might suggest to Mr. Angus that the committee and staff have leaned over backwards to accommodate the opposition, and we are quite prepared to go along with the suggestion. In passing, I would make the relative comment that in the 20 years I have been in the House of Commons this is the first time we have ever had this kind of approach to a bill. It may be that under our new procedures and processes this is the way we should go. On the other hand, this is an amendment to a bill, a statute that already has a short title. I find it very difficult to accept that we are into this kind of debate and discussion, and I can only conclude that it is the desire of the opposition to frustrate such things as the Safety of Life at Sea Convention and a lot of other things in this bill covering pollution and other matters. I simply reject it, but am quite prepared to go along with your wishes.

• 1700

The Chairman: Mr. Forrestall, under the new Standing Orders 114(1), if there is no short title to the bill being debated in committee, we then proceed with clause 1. Even if we did not proceed to clause 1 and there was a short title, then clause 2 would be the clause with the definition. In all likelihood we would get bogged down in clause 2. We are in order in going to clause 1 first.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I simply conclude by saying there cannot be a short title to a bill that already has a short title. That is fine.

Mr. Angus: Would the Chair be agreeable to calling a steering committee meeting for sometime on Tuesday so we can schedule further hearings?

The Chairman: We will have a steering group meeting sometime Tuesday and you will be so notified. Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I would like to complete one matter of business with Mr. Baker. He asked about the annual value of dredging the Canadian Coast Guard does. The figure is \$12.5 million. The comparable figure for the Department of Fisheries and Oceans is \$10.5 million.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. The meeting is adjourned.

[Traduction]

suite la séance pour reprendre mardi matin à 9h30. Cependant, si tout le monde préfère poursuivre, je me plierai au consensus.

M. Angus: Monsieur le président, je préférerais que nous ne poursuivions pas, car je ne voudrais pas que nous adoptions l'article 1 aujourd'hui. Certaines modifications découleront peut-être des questions de M. Baker, et, bien franchement, j'aimerais que l'article 1 soit réservé jusqu'à une date ultérieure. Par ailleurs, si nous interrompons nos travaux jusqu'à mardi, pour alors reprendre notre étude de l'article 1, cela laissera peut-être le temps au personnel d'examiner les propositions de M. Baker.

M. Forrestall: En réponse à cela, je dirai à M. Angus que le Comité et les membres du personnel ont fait des pieds et des mains pour satisfaire l'opposition et que nous sommes tout à fait prêts à accepter la proposition qui a été faite. Je soulignerai cependant en passant que je suis à la Chambre des communes depuis 20 ans et que c'est la première fois qu'un projet de loi est abordé de la sorte. Mais c'est peut-être ainsi qu'il faut procéder en vertu du nouveau système et des nouveaux règlements. D'un autre côté, il s'agit d'un amendement à un projet de loi, dont le titre est déjà abrégé. Ce n'est pas avec plaisir que j'envisage ce genre de débat et de discussion; et je puis seulement en conclure que ce que souhaite l'opposition, c'est de compromettre la convention sur la sécurité en mer et toutes sortes d'autres choses dans ce projet de loi qui concerne la pollution, etc. Je suis contre, mais je suis prêt à me plier à vos vœux.

Le président: Monsieur Forrestall, en vertu du nouveau Règlement 114(1) si le projet de loi dont est saisi le Comité ne comporte pas de titre abrégé, alors nous pouvons passer tout de suite à l'article 1. Et même si nous ne passions pas tout de suite à l'article 1 et s'il y avait un titre abrégé, c'est l'article 2 qui comporterait des définitions. Logiquement, donc, c'est à l'article 2 que nous pataugerions. Il est tout à fait conforme au règlement de passer tout de suite à l'article 1.

M. Forrestall: Monsieur le président, tout ce que je dirai en conclusion, c'est que l'on ne peut pas donner un titre abrégé à un projet de loi qui en a déjà un.

M. Angus: Le président serait-il d'accord pour que nous convoquions une réunion du Comité directeur pour un moment ou un autre dans la journée de mardi afin que nous puissions préparer le calendrier des séances futures?

Le président: Il y aura une réunion du Comité directeur à un moment donné dans la journée de mardi, et vous en serez avisé. Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, j'aimerais régler une petite question avec M. Baker. Il a parlé de la valeur annuelle des travaux de dragage qu'effectue la garde côtière canadienne. Le chiffre, c'est 12.5 millions de dollars. Au ministère des Pêches et Océans, cette même activité compte pour 10.5 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur Stewart. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;

A. Popp, General Counsel.

Du ministère des Transports:

G.R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne;

A. Popp, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, March 11, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le mardi 11 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Robert Horner
Morrissey Johnson

Arnold Malone
James A. McGrath
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Thomas Suluk
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Tuesday, March 11, 1986:

Brian Tobin replaced André Ouellet.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mardi 11 mars 1986:

Brian Tobin remplace André Ouellet.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 11, 1986
(13)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:47 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Joe Reid, Brian Tobin.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Administration and Commissioner, Canadian Coast Guard; A. Popp, General Counsel; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard; Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

On Clause 1

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

Clauses 2 and 3 carried.

Clauses 4 and 5 were allowed to stand.

Clauses 6, 7, 8 and 9 carried.

Clause 10 was allowed to stand.

Clauses 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 and 20 carried.

Clause 21 was allowed to stand.

Clauses 22, 23, 24, 25 and 26 carried.

Clause 27 was allowed to stand.

Clause 28 carried.

Clause 29 was allowed to stand.

Clauses 30, 31 and 32 carried.

Clause 33 was allowed to stand.

Clauses 34 and 35 carried.

Clause 36 was allowed to stand.

Clause 37 carried.

Clauses 38 and 39 were allowed to stand.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 MARS 1986
(13)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, aujourd'hui à 9 h 47, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Jack Ellis, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Joe Reid, Brian Tobin.

Comparent: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: R.A. Quail, Sous-ministre adjoint, Marine, et Commissaire de la Garde côtière canadienne; A. Popp, Avocat général; Jim Hornsby, Directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne; Fergus Millar, Chef, Élaboration de la législation de la Garde côtière.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Article 1

Le Secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Les articles 4 et 5 sont réservés.

Les articles 6, 7, 8 et 9 sont adoptés.

L'article 10 est réservé.

Les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20 sont adoptés.

L'article 21 est réservé.

Les articles 22, 23, 24, 25 et 26 sont adoptés.

L'article 27 est réservé.

L'article 28 est adopté.

L'article 29 est réservé.

Les articles 30, 31 et 32 sont adoptés.

L'article 33 est réservé.

Les articles 34 et 35 sont adoptés.

L'article 36 est réservé.

L'article 37 est adopté.

Les articles 38 et 39 sont réservés.

Clauses 40, 41, 42 and 43 carried.
 Clauses 44 and 45 were allowed to stand.
 Clauses 46, 47, 48 and 49 carried.
 Clauses 50, 51, 52, 52.1 and 52.2 were allowed to stand.
 Clauses 52.3, 52.4, 53 and 54 carried.
 Clause 55 was allowed to stand.
 Clause 56 carried.
 Clause 57 was allowed to stand.
 Clause 58 carried.
 Clause 59 was allowed to stand.
 Clauses 60 and 61 carried.
 Clause 62 was allowed to stand.
 Clauses 63, 64 and 65 carried.
 Clause 66 was allowed to stand.
 Clauses 67, 68 and 69 carried.
 Clauses 70 and 71 were allowed to stand.
 Clauses 72, 73, 74 and 75 carried.
 Clause 76 was allowed to stand.
 Clauses 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 and 87 carried.

On Clause 5

Iain Angus moved,—That Clause 5 be amended by adding immediately after line 2, on page 6, the following:

“(3) A government ship, or a ship belonging to Her Majesty, registered under Subsection (2) shall be deemed to have been registered at the port of its regular berthing.”

The question being put on the amendment, it was negatived by a show of hands.

Clause 5 carried.

At 10:24 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les articles 40, 41, 42 et 43 sont adoptés.
 Les articles 44 et 45 sont réservés.
 Les articles 46, 47, 48 et 49 sont adoptés.
 Les articles 50, 51, 52, 52.1 et 52.2 sont réservés.
 Les articles 52.3, 52.4, 53 et 54 sont adoptés.
 L'article 55 est réservé.
 L'article 56 est adopté.
 L'article 57 est réservé.
 L'article 58 est adopté.
 L'article 59 est réservé.
 Les articles 60 et 61 sont adoptés.
 L'article 62 est réservé.
 Les articles 63, 64 et 65 sont adoptés.
 L'article 66 est réservé.
 Les articles 67, 68 et 69 sont adoptés.
 Les articles 70 et 71 sont réservés.
 Les articles 72, 73, 74 et 75 sont adoptés.
 L'article 76 est réservé.
 Les articles 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 et 87 sont adoptés.

Article 5

Iain Angus propose,—Que l'article 5 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 6, ce qui suit:

«(3) Tout navire d'État ou tout navire qui appartient à Sa Majesté, enregistré en vertu du paragraphe (2), est réputé avoir été enregistré à son port d'attache normal.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée.

L'article 5 est adopté.

A 10 h 24, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, March 11, 1986

• 0945

The Chairman: Order. We are resuming debate on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

As you know, a quorum is 11 to adopt motions. However, about that order, I was wondering if I could prevail upon one member from each political party to see his House Leader today to see if we could have the quorum reduced from 11 to 7. In that way we will not be wasting 15 minutes every day of our hour-and-a-half meetings. The steering committee would have to adopt it, and the steering committee meets tomorrow. So if three of you could see your respective House Leaders today, I would certainly appreciate it very much. I think that would greatly expedite our meetings.

Secondly, at the steering group meeting yesterday in my office, we did not have a representative from the Liberal Party but we did set forth a schedule of meetings. Unfortunately, we did not have time to type them in both languages. They will be typed in the French language shortly. I will have to read them out, I am afraid. They were not handed out.

We meet, as you know, tomorrow at 3.15 p.m. in this room; Thursday, March 13, at 9.30 a.m. to 11 a.m. and 11 a.m. to 12.30 p.m. There is a double meeting Thursday. Monday, next week, March 17, there is a meeting at 3.30 p.m. in the afternoon. There are meetings on Tuesday, March 18, at 9.30 a.m. and 3.30 p.m.; Wednesday, March 19, at 3.30 p.m.; Thursday, March 20 at 9.30 a.m. and again at 3.30 p.m.; Monday, March 24, if necessary, at 3.30 p.m.; and Tuesday, March 25, at 9.30 a.m.

This is only a suggestion. I would hope the committee could conclude its clause-by-clause debate by Thursday, March 20, so the clerk would have time to prepare a report for the House prior to the Easter recess. But that is only a theoretical target we are presently working toward.

This morning we have before us three witnesses: Mr. Michael Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport . . . We were to have Mr. G.R. Stewart again, but I understand he is ill today and taking Mr. Stewart's place is Mr. Randal Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Administration, and Commissioner, Canadian Coast Guard. With him again is Mr. A. Popp, General Counsel.

We are resuming debate on clause-by-clause, and we were last day at clause 1.

On clause 1

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 11 mars 1986

Le président: À l'ordre. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Comme vous le savez, le quorum est de 11, si nous voulons adopter des motions. À ce sujet, pourrais-je demander à un membre de chaque parti politique de contacter le chef de son groupe parlementaire aujourd'hui pour voir si nous ne pourrions pas réduire ce quorum de 11 à 7. De cette façon nous n'aurons pas à perdre 15 minutes de notre heure et demie de séance à chaque fois que nous nous réunissons. Il faudrait ensuite que le comité directeur adopte ma proposition. Or il doit se réunir demain, vous m'obligeriez donc beaucoup si trois d'entre vous pouvaient contacter leur chef de groupe parlementaire à la Chambre aujourd'hui. Cela nous permettrait d'avancer beaucoup plus vite.

Deuxièmement, lors de la réunion du comité directeur hier à mon bureau, nous avons prévu toute une série de réunions, en l'absence du représentant du parti libéral. Ce programme n'est pas encore dactylographié dans les deux langues officielles, je pense que la version française devrait être prête d'ici peu. Comme vous n'en avez pas reçu copie, il va falloir que je vous le lise.

Nous avons une réunion, comme vous le savez, demain à 15h15, dans cette salle, ainsi que le jeudi 13 mars, de 9h30 à 11h00 du matin et de 11h00 à 12h30. C'est donc une séance double. Nous nous réunissons également lundi de la semaine prochaine, le 17 mars, à 15h30, ainsi que le mardi 18 mars, à 9h30 du matin et à 15h30; le mercredi 19 mars à 15h30; le jeudi 20 mars, à 9h30 du matin et ensuite à 15h30; le lundi 24 mars, si cela s'avère nécessaire, à 15h30; et enfin le mardi 25 mars, à 9h30 du matin.

Ce n'est pour le moment qu'une proposition. J'aimerais que le Comité ait terminé son examen article par article le jeudi 20 mars, afin que le greffier puisse présenter le rapport à la Chambre avant l'ajournement de Pâques. Je vous propose donc, à titre provisoire, d'organiser nos travaux en fonction de cette date.

Nous avons ce matin trois témoins, M. Michael Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports . . . M. G.R. Stewart devait être encore présent ce matin, mais si je ne me trompe, il est souffrant et il est remplacé par M. Ronald Quail, sous-ministre adjoint, responsable de l'Administration canadienne du Transport maritime et commissaire de la Garde côtière canadienne. Je vois également avec lui, M. A. Popp, avocat général.

Nous reprenons l'examen, article par article, et nous nous étions arrêtés la dernière fois à l'article 1.

Article 1.

[Text]

Mr. Forrestall (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Mr. Chairman, I expect Mr. Angus and I are in pursuit of the same objective. We have had some brief discussions which would seem useful if the committee might consider standing those clauses for which there are proposed amendments and proceeding then to deal with clauses for which there are no apparent amendments. Mr. Angus has been kind enough to go carefully through his own amendments—and those of the Liberals—and amalgamate them with some the government might wish to propose. If that meets with the approval of the committee, I think it might expedite work this morning.

• 0950

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I would concur with what Mr. Forrestall has offered. It provides us with a couple of things. It allows us to progress through the bill on, shall we say, the non-controversial clauses, and thus facilitate the work behind the scenes in the preparation of the final report; and secondly, it gives the staff of the ministry an opportunity to review the amendments the opposition has submitted to see if there perhaps is support from them or from the Minister for the changes we propose.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Agreed.

On clause 1

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, you will recall that the CMA raised the point that this bill is intended to bring us into some degree of conformity with foreign shipping and entry into foreign ports, etc. They were concerned that the definition for “foreign ship” be uniform throughout. May I ask then if this definition as contained in Bill C-75 is the recognized definition of a foreign ship in international shipping?

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Could I have the question repeated?

Mr. Reid: Is the definition contained in Bill C-75 for a foreign ship a uniform definition of a foreign ship, a definition which might be recognized around the world?

Mr. Popp: I would have to take that one under advisement. This is the standard definition we have had in our legislation for a long time. I was not aware there was a problem with it, but I would certainly undertake to look into it, in particular the international conventions to see what they have to suggest.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I have two questions, one of which I have given notice to the officials on.

[Translation]

M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je suppose que M. Angus et moi-même avons les mêmes intentions. Nous en avons rapidement discuté et pensons qu'il serait préférable que le Comité réserve à plus tard la discussion des articles qui font l'objet de propositions d'amendement et, en attendant, adopte ceux qui ne soulèvent aucune objection. M. Angus a été assez aimable pour relire de très près ses amendements, et ceux des libéraux d'ailleurs, afin de les présenter en même temps que ceux que le gouvernement pouvait avoir à proposer. Si le Comité est d'accord, je pense que cela nous permettra d'aller plus vite ce matin.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec la proposition de M. Forrestall. Elle est intéressante à deux points de vue. Cela nous permettra d'une part d'adopter rapidement les articles que personne ne conteste, et donc de faciliter la tâche—en coulisse—de ceux qui rédigent le rapport; d'autre part, cela permettra au cabinet du ministre de prendre connaissance des amendements de l'opposition, et de voir lesquels lui semblent en accord avec la position du ministre.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je suis d'accord.

Article 1

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, vous vous souviendrez que d'après l'ACTM, ce projet de loi avait pour objectif d'harmoniser les conditions imposées aux bateaux étrangers, et les conditions dans lesquelles les ports sont accessibles aux bateaux étrangers etc. Il y avait là un souci d'uniformisation de la définition de «navire étranger». J'aimerais donc savoir si la définition du projet de loi C-75 est conforme aux définitions internationalement reconnues?

Le président: Monsieur Popp.

M. A. Popp (avocat général, ministère des Transports): Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

M. Reid: La définition du terme «navire étranger», proposée par le projet de loi C-75, est-elle internationalement reconnue?

M. Popp: Avant de vous répondre il faudra que j'y réfléchisse. Cette définition est celle de la loi et elle y est depuis déjà longtemps. Je n'ai jamais entendu dire qu'elle ait été contestée, mais je peux effectivement faire une recherche là-dessus, et consulter notamment les conventions internationales.

Le président: Merci, monsieur Popp.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'ai deux questions à poser; les représentants de l'administration sont d'ailleurs déjà au courant de l'une de ces deux questions.

[Texte]

The definition of ship in clause 1 uses the words "every description of vessel", and then on page 71, and I believe it is in Part XX, it uses the words "any description of vessel". This matter was raised by one of the witnesses. I would ask our witnesses today to indicate whether it is necessary to have two different descriptive words, or whether or not we should make some changes to bring the total act into conformity.

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: Thank you, Mr. Chairman.

I would agree with that. I cannot see what the difference is between "every" and "any". I think Mr. Angus makes a good suggestion that we should try to make it uniform. We will look into it and make it the same throughout.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just following up on that. Where is it appropriate to make the change? In the definition as provided for in clause 1, or the definition as provided later on under proposed section 746?

Mr. Popp: We will have to look at that. The later definition, if my recollection is correct, comes from the Federal Court Act and from other more recent acts which use the term "any". The term "every" is used in clause 1, which is the older definition. My suggestion would be that we change it, in line with the later definition, to "any". Perhaps we could take that under advisement.

Mr. Angus: I am wondering then, in order to give the staff an opportunity to review that, that after our discussions on clause 1 we stand clause 1 so we do not get into the messy situation of having to reconsider at the end of our deliberations.

My second question relates to the definition of "dynamically supported craft". There is a mathematical formula which, frankly, I do not understand, and I am not even going to try. But I have been told that when you work that formula through, you come up with a length that could include forms of outboard motor boats that reach sufficient speed as to plane. I am wondering if the officials could indicate whether that was the intention, whether there needs to be a change or whether there is some other exemption elsewhere that ensures that those outboard motors are not covered by this clause.

• 0955

Mr. Ronald Quail (Assistant Deputy Minister, Canadian Marine Transportation Administration, and Commissioner of Canadian Coast Guard, Department of Transport): Mr. Chairman, we also have with us the Director General of Ship Safety, Mr. Jim Hornsby. I was wondering if I might ask him to speak to that question.

Mr. Jim Hornsby (Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Department of Transport): First of all, the formula to which Mr. Angus refers is the formula which appears in the internationally accepted standards which are applicable to these craft. While it may be true that this formula could result in a length which could envisage the type of situation you have remarked on, it is our intention—and we

[Traduction]

La définition du terme navire, à l'article 1, utilise les termes «*every description of vessels*», alors qu'à la page 71, et si je ne me trompe dans la partie XX, on utilise les termes «*any description of vessel*». L'un des témoins en a d'ailleurs déjà parlé, et je repose donc la question aujourd'hui: est-il nécessaire de recourir à deux formules différentes? Ne serait-il pas possible d'uniformiser le texte?

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec vous. Je ne vois pas de différence entre «*every*» et «*any*». Je suis d'accord avec la proposition de M. Angus, nous allons donc veiller à uniformiser la rédaction.

M. Angus: Monsieur le président, j'aurais là-dessus une petite précision à demander. Où devons-nous modifier le texte? À la définition de l'article 1 ou, plus loin, à la modification de l'article 746?

M. Popp: Nous allons y réfléchir. Si je ne me trompe, la deuxième de ces définitions reprend le libellé de Loi sur la cour fédérale, et d'autres lois plus récentes où l'on utilise le terme «*any*». Le terme «*every*», de l'article 1, est également celui de l'ancienne définition. Voilà pourquoi je propose que nous adoptions le libellé des dernières définitions en cours, à savoir «*any*». Nous allons regarder cela de plus près.

M. Angus: Pour donner aux experts le temps de faire cette correction, et pour éviter d'avoir à y revenir à la fin de nos discussions, ce qui serait un peu ennuyeux, je propose que l'on reporte à plus tard l'adoption de l'article 1.

Ma deuxième question porte sur la définition «engins à portance dynamique». Il y a une formule mathématique que, très franchement je ne comprends pas, et que je n'essaierai même pas de comprendre. Mais d'après ce qu'on m'a dit, l'application de la formule donne des longueurs qui permettraient d'inclure dans le champ d'application du paragraphe certains bateaux hors-bord dont la vitesse est suffisante pour les faire décoller. Les représentants du ministère pourraient-ils nous dire si tel est effectivement l'intention du législateur, ou si l'on a prévu ailleurs des dérogations excluant les hors-bord? Pensez-vous qu'il faille garder cette formule telle quelle?

M. Ronald Quail (sous-ministre adjoint, Administration canadienne du transport maritime, Commissaire de la Garde côtière canadienne, ministère des Transports): Monsieur le président, nous sommes accompagnés de M. Jim Hornsby, directeur général de la Sécurité des navires. Peut-être pourrais-je lui demander de répondre à cette question.

M. Jim Hornsby (directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, ministère des Transports): La formule dont parle M. Angus est celle des normes internationales concernant cette sorte d'embarcation. Il est vrai que l'application de la formule pourrait aboutir à la conclusion dont vous venez de parler, et nous avons l'intention, après en avoir discuté avec certains propriétaires de bateaux qui se sont

[Text]

have discussed it with those who have expressed concern—to introduce wording which will exclude such craft employed purely for pleasure. In other words, provided they were not being used to transport passengers or to put the travelling public at risk, it would not be our intention to regulate them in this fashion.

Mr. Angus: About the wording you plan to introduce, do I assume, then, that it would be an amendment to this subclause (3) and that therefore it is another reason why we should stand down clause 1?

Mr. Hornsby: Yes, I think that is probably how we would envisage doing this.

Mr. Tobin: On page 2, the definition of "fishing vessel":

... means a ship that is employed in catching fish, whales, seals, walrus ...

Why do we bother to define what a fishing vessel is beyond saying it is a ship that is employed in catching living resources of the sea? By including some and excluding others you may get yourself into a debate later on with somebody about what in fact a fishing vessel is.

Mr. Popp: This question came up at your last session already, and I should perhaps say by way of introduction that this is not a revision of the Canada Shipping Act; this is merely an amendment. What we did when we were amending it was we only touched those sections and in respect of those matters that we thought needed change. We did not attempt to redefine existing definitions. This is an existing definition in the act. At the time when we were doing the revisions, we were not made aware of any problem with this particular definition, so we did not touch it beyond what was absolutely necessary for the purposes of the amendment.

Mr. Reid: Coming back to Mr. Angus's comment on the revision of clause 3 on page 4, will the revision of that definition be in language that an ordinary person could understand and read?

I will leave that one with you, Mr. Quail.

Coming back to the comment—and I had it in mind as well—on the definition of "vessel", while it might not be a revision, Mr. Parliamentary Secretary and members of the Coast Guard, that we are talking about, I think what we are concerned about is clarity of language; and there is an included definition for a fishing vessel. There is a difference in understanding, at least, in what is a vessel as compared with what is a ship. Since we are going to be involved in a fairly myriad distinction of one kind of vessel from another throughout Bill C-75, when we get into subsequent clauses, 4, 10, and otherwise, it seems to me we should have definitions that are even common, understandable, or in some phraseology such that we know where each applies. I cannot help but think we are creating a monster when we try to have a distinct definition for each.

[Translation]

plaints, de prévoir une disposition excluant de son champ d'application les embarcations utilisées à de pures fins de loisir. Autrement dit, dans la mesure où ces bateaux ne seront pas utilisés pour le transport des voyageurs et où ils ne seront pas un danger public, ils ne tomberont pas dans le champ d'application du paragraphe.

M. Angus: Dois-je alors comprendre que vous allez proposer un amendement à ce paragraphe 3, et que c'est encore une raison de reporter l'adoption de l'article 1 à plus tard?

M. Hornsby: Oui, c'est ce à quoi nous pensons.

M. Tobin: Je vous renvoie à la définition de «bâtiment de pêche»:

... s'entend d'un navire servant à la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ...

Pourquoi ne pas simplement se limiter, dans la définition, à dire qu'il s'agit d'un bateau servant à la pêche d'organismes marins vivants? Cette énumération, ici, qui en inclut certains et en exclut d'autres, risque plus tard de provoquer des discussions, lorsqu'il s'agira de savoir si oui ou non on a affaire à un bateau de pêche.

M. Popp: La question a déjà été posée à la dernière réunion. Ce texte n'est pas une refonte en profondeur de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'en est simplement une modification. Il s'agissait pour nous, à l'origine, de ne revoir que les articles qui avaient effectivement besoin d'être modifiés, et non de revenir sur les définitions en cours. Or, nous touchons ici à une définition de la loi. Lorsque nous avons travaillé là-dessus, rien ne semblait indiquer que la définition fasse problème, si bien que nous n'avons rien modifié, si ce n'est là où c'est absolument nécessaire pour nos modifications.

M. Reid: Je reviens à la question de M. Angus, à propos de la définition de la page 4, paragraphe 3, pour demander si la nouvelle définition sera rédigée pour que tout le monde puisse comprendre.

Je vous laisserai répondre à cela, monsieur Quail.

Je reviens maintenant à cette définition—je voulais moi-même en parler—et à l'usage des termes de «bâtiment» ou de «navire». Même s'il ne s'agit pas, monsieur le secrétaire parlementaire et messieurs les représentants de la Garde côtière, d'une refonte complète de la loi, nous avons tous intérêt à ce que les formulations en soient claires. Or, de façon générale, un bâtiment n'est pas exactement la même chose qu'un navire. Étant donné que tout au long du projet de loi C-75 il va falloir sans arrêt bien faire la distinction entre tel type d'embarcation et tel autre, et notamment aux articles 4 et 10, mais ce ne sont pas les seuls, je pense qu'il faudrait avoir des définitions claires, compréhensibles, permettant de savoir sans ambiguïté de quoi on parle. Si nous utilisons des termes différents à chaque définition, nous allons aboutir à un véritable imbroglio juridique.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, I understand the point put by Mr. Reid. However, I will go back and reiterate what Mr. Popp has just said, that we have been working on amendments and have not undertaken a complete review of the Canada Shipping Act.

We have focused on new definitions and changes to the definitions, where they impact on the amendments that are proposed throughout the bill. To the best of our ability, we have tried to ensure that we would have continuity between the proposed amendments and any new definitions and also the definitions that are intact. However, we have not undertaken a more extensive review. This would be done if you were going to overhaul the act in totality.

So to a degree, we felt that we did have a commonality between the new definitions and the proposed amendments. We took some care to ensure that, and that is where we find ourselves this morning.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail.

I certainly agree with Mr. Reid. I think members of all parties would be doing the Canadian people a great service if we were able to begin to translate our laws into English and French. It might reduce the incomes of some lawyers, I do not know, but it would certainly help the people of Canada.

Shall Clause 1 stand?

Mr. Angus: No. I think the inference was that we would now stand clause 1 down, because there is the potential for some amendments . . .

The Chairman: That is what I said.

Mr. Angus: Did you say stand down? Oh, I am sorry. I thought he said stand. There is a difference.

The Chairman: The term, I am told, is stand.

Clause 1 allowed to stand.

Clause 2 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 3 carry?

Mr. Angus: Question.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Perhaps we could have a quick explanation with regard to what parts of the act dynamically supported craft are exempted from.

Mr. Popp: Mr. Chairman, I would ask Mr. Millar if he would speak to that one, please.

The Chairman: Mr. Millar, please.

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, je comprends le point de vue de M. Reid. Toutefois, j'aimerais répéter ce que M. Popp vient de dire, à savoir que nous avons simplement voulu modifier certains articles de la loi, et non pas refaire de fond en comble la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ce sont donc les nouvelles définitions qui ont surtout retenu notre attention, et parfois les anciennes, lorsque les modifications proposées dans le projet de loi l'exigeaient. Tout cela pour qu'il n'y ait pas de contradiction entre les articles modifiés, les nouvelles définitions et celles qui sont conservées telles quelles, mais nous n'avons jamais voulu entreprendre une refonte totale de la loi.

D'une certaine manière, nous pensons qu'il y a concordance entre les nouvelles définitions et les modifications proposées. Nous avons veillé à ce qu'il en soit ainsi, et c'est pour vous l'expliquer que nous sommes ici ce matin.

Le président: Merci, monsieur Quail.

Je suis effectivement d'accord avec M. Reid. Je pense que les députés de tous les partis rendraient un plus grand service à la population canadienne en veillant à ce que nos lois soient effectivement rédigées en anglais et en français. Les avocats gagneraient peut-être un peu moins d'argent, je n'en sais rien, mais ce serait certainement très apprécié des Canadiens.

Réserveons-nous l'article 1?

M. Angus: Non. Si je ne me trompe, nous étions d'accord pour reporter l'adoption de l'article 1, étant donné que certains amendements vont être proposés . . .

Le président: C'est exactement ce que je dis.

M. Angus: Avez-vous parlé de réserver l'article? Dans ce cas, je vous présente mes excuses. Je croyais que vous aviez dit «stand» au lieu de «stand down». Ce n'est pas la même chose.

Le président: On me dit que le terme usité est bien «stand» (réservé).

L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

Le président: L'article 3 est-il adopté?

M. Angus: Question.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Peut-être pourrait-on nous dire rapidement quelles sont les dispositions de la loi qui ne concernent pas les engins à portance dynamique.

M. Popp: Monsieur le président, je vais demander à M. Millar de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Millar, je vous en prie.

[Text]

Mr. F.A.S. Millar (Chief, Legislation Development, Coast Guard, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Sections 705 to 705.4 contain information on which clauses apply to dynamically supported vehicles. For instance, when we get to 705, you will see that clause 10 applies to dynamically supported vessels. However, section 705 states specifically the clauses to which these craft apply.

The Chairman: Thank you, Mr. Millar.

Clause 3 agreed to.

Clause 4 allowed to stand.

The Chairman: Clause 5 is a clause which has amendments. As agreed to this morning, we will now go to clause 6.

Clauses 6, 7, 8 and 9 inclusive agreed to.

The Chairman: Clause 10 has amendments.

Clause 11 agreed to.

Mr. Angus: Mr. Chairman, could you slow down, just a little.

The Chairman: I was on page 10, clause 11. It is at the bottom of page 10, gentlemen.

I might say I have a marked list here. I can tell which clauses have amendments and which do not.

Mr. Forrestall: If it is helpful, I have a similar list.

Clauses 12 and 13 agreed to.

• 1005

Clauses 13 to 20 inclusive agreed to

Clause 21 allowed to stand

Clauses 22 to 26 inclusive agreed to

Clause 27 allowed to stand

Clause 28 agreed to

Clause 29 allowed to stand

Clauses 30 to 32 inclusive agreed to

Clause 33 allowed to stand

Clauses 34 and 35 agreed to

Clause 36 allowed to stand

Clause 37 agreed to

Clauses 38 and 39 allowed to stand

Clauses 40 to 43 inclusive agreed to

On clause 44 . . .

The Chairman: Is it agreed to stand clause 44?

Mr. Angus: I guess we have to stand the whole thing, do we? We just cannot stand clause 44.(8).

The Chairman: I am instructed it is better to stand the whole clause.

Mr. Angus: Okay.

[Translation]

M. F.A.S. Millar (chef, Élaboration de la législation, Garde côtière, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Les articles 705 à 705.4 traitent des dispositions concernant les engins à portance dynamique, et de leurs conditions d'application. Lorsque nous en serons à l'article 705, vous verrez que ces engins entrent effectivement dans le champ d'application de l'article 10 du projet de loi. L'article 705 à proprement parler énumère les articles en question.

Le président: Merci, monsieur Millar.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est réservé.

Le président: Pour l'article 5, il y a des amendements; comme convenu ce matin, nous allons donc passer à l'article 6.

Les articles 6, 7, 8 et 9 compris sont adoptés.

Le président: Il y a des amendements pour l'article 10.

L'article 11 est adopté.

M. Angus: Monsieur le président, pourriez-vous ralentir un peu.

Le président: J'étais à la page 10, article 11. Au bas de la page 10, messieurs.

J'ai effectivement ici une liste où c'est déjà coché. Je peux donc vous dire à l'avance quels articles vont être amendés.

M. Forrestall: C'est très utile, j'ai moi aussi cette liste.

Les articles 12 et 13 sont adoptés.

Les articles 13 à 20 inclusivement sont adoptés

L'article 21 est réservé

Les articles 22 à 26 inclusivement sont adoptés

L'article 27 est réservé

L'article 28 est adopté

L'article 29 est réservé

Les articles 30 à 32 inclusivement sont adoptés

L'article 33 est réservé

Les articles 34 et 35 sont adoptés

L'article 36 est réservé

L'article 37 est adopté

Les articles 38 et 39 sont réservés

Les articles 40 à 43 inclusivement sont adoptés

Article 44

Le président: Êtes-vous d'accord pour réserver l'article 44?

M. Angus: Il faut réserver tout l'article, je pense. Il n'est pas possible de réserver seulement le paragraphe 8 de l'article 44.

Le président: On me dit qu'il serait préférable de réserver tout l'article.

M. Angus: D'accord.

[Texte]

Clauses 44 and 45 allowed to stand

Clauses 46 to 49 inclusive agreed to

Clauses 50 to 52 inclusive allowed to stand

On clause 52.1 . . .

The Chairman: It is on page 32. Clause 52.1 is a separate clause.

Mr. Angus: Oh, okay.

Clause 52.1 is allowed to stand

Mr. Forrestall: I beg your pardon? Clause 52.1?

The Chairman: Yes. On page 32. There are amendments from all three parties.

Mr. Angus: Mr. Chairman, backing up then . . .

The Chairman: Yes, Mr. Angus.

Mr. Angus: —again, it is part of newness to the numbering systems, we then did not need to stand clause 52. We could have passed that.

The Chairman: Clause 52, we have on page 31, two Liberal amendments and one Conservative amendment.

Mr. Angus: I am sorry. Okay.

The Chairman: So both are stood; clause 52 and clause 52.1. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

On clause 52.2 . . .

The Chairman: There are no amendments.

• 1010

Mr. Angus: There is. It is amendment number 35 on the list, Mr. Clerk, or do I have my numbering section wrong again?

The Chairman: Okay. We will stand subclause 52(2).

Mr. Angus: Yes, there may be an error in my description of it. I think just to be on the safe side, let us stand it and sort that out.

Subclauses 52(3) and 52(4) agreed to.

Clause 53 and 54 agreed to.

Clause 55 allowed to stand.

Clause 56 agreed to.

Clause 57 allowed to stand.

Clause 58 agreed to.

Clause 59 allowed to stand.

Clauses 60 and 61 agreed to.

Clause 62 allowed to stand.

Clauses 63 to 65 inclusive agreed to.

Clause 66 allowed to stand.

[Traduction]

Les articles 44 et 45 sont réservés

Les articles 46 à 49 inclusivement sont adoptés

Les articles 50 à 52 sont réservés

Article 52.1

Le président: Il figure à la page 32. L'article 52.1 est un article distinct.

M. Angus: Bon.

L'article 52.1 est réservé

M. Forrestall: Vous dites bien l'article 52.1?

Le président: Oui. À la page 32. Les trois partis ont présenté des amendements.

M. Angus: Monsieur le président, il faut donc revenir en arrière . . .

Le président: En effet, monsieur Angus.

M. Angus: . . . une fois de plus; c'est à cause du nouveau système de numérotage; il n'était pas nécessaire de réserver l'article 52. On aurait pu l'éviter.

Le président: Pour l'article 52, à la page 31, il y a deux amendements des Libéraux et un des Conservateurs.

M. Angus: Mille excuses, ça va.

Le président: Les deux articles 52 et 52.1 sont donc réservés. Vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

Article 52.2

Le président: Il n'y a aucun amendement.

M. Angus: Si, il y en a. Monsieur le greffier, je pense que l'amendement en question porte le numéro 35 de la liste, à moins que je ne fasse erreur une fois de plus.

Le président: Bien. Le paragraphe 2 de l'article 52 est réservé.

M. Angus: Effectivement, j'ai peut-être mal présenté la chose. Pour éviter une erreur, réservons ce paragraphe; nous tirerons cela au clair.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 52 sont adoptés.

Les articles 53 et 54 sont adoptés.

L'article 55 est réservé.

L'article 56 est adopté.

L'article 57 est réservé.

L'article 58 est adopté.

L'article 59 est réservé.

Les articles 60 et 61 sont adoptés.

L'article 62 est réservé.

Les articles 63 à 65 sont adoptés.

L'article 66 est réservé.

[Text]

Clauses 67 to 69 inclusive agreed to.

Clauses 70 and 71 allowed to stand.

Clause 72 to 75 inclusive agreed to.

Clause 76 allowed to stand.

Clauses 77 to 87 inclusive agreed to.

The Chairman: Well, thank you very much. That was done with great expedition and finesse.

Is it the disposition of the committee to adjourn at this point until we hear from the Minister tomorrow? Mr. Angus.

Mr. Angus: My first amendment does not have to wait for the Minister to appear. I would be quite happy to see us progress with the amendment to clause 5 at this time, if the committee is willing. It will not take very long and it will be one less for us to deal with.

• 1015

The Chairman: Is it agreed? Clause-by-clause discussion debate on clause 5 on page 6. It is amendment A-2.

Mr. Angus: Or 7 in your composite pile.

The Chairman: Page 7 . . .

Mr. Angus: In the full package.

The Chairman: —in the full package.

Mr. Angus, would you care to move your amendment, please?

Mr. Angus: I move that clause 5 of Bill C-75 be amended by adding immediately after line 2 on page 6 the following:

(3) A government ship, or a ship belonging to Her Majesty, registered under Subsection (2) shall be deemed to have been registered at the port of its regular berthing.

If I could just explain, the Port of Thunder Bay has been blessed with a new ice-breaker, the *Samuel Risley*, and the community would like to have the name "Thunder Bay" placed on the vessel as a means of showing its place of berthing, its connection with Thunder Bay. Under the act and the rules under which the Coast Guard operate, it must be registered in Ottawa. The intention of this amendment would be to allow a community like Thunder Bay that has an ice-breaker or perhaps a military vessel berthed there to have their name placed as the name of registry as opposed to Ottawa.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: I can sympathize with the amendment, but for practical purposes I think it would not serve well the various government departments, particularly the Coast Guard, to have their vessels registered all over the country. Without getting into a lengthy explanation of what difficulties arise in terms of order, I think I would have to indicate that I would vote against the amendment.

[Translation]

Les articles 67 à 69 sont adoptés.

Les articles 70 et 71 sont réservés.

Les articles 72 à 75 sont adoptés.

L'article 76 est réservé.

Les articles 77 à 87 sont adoptés.

Le président: Eh bien, je vous remercie. Vous avez fait preuve de flair et de célérité.

Les membres du Comité désirent-ils lever la séance jusqu'à demain, au moment de la comparution du ministre? Monsieur Angus.

M. Angus: Il n'est pas nécessaire d'attendre le ministre pour présenter mon premier amendement. Si les autres députés sont d'accord, j'aimerais donc poursuivre l'étude de l'amendement à l'article 5. Cela ne devrait pas prendre beaucoup de temps, et ce sera un article de moins à étudier.

Le président: Vous êtes d'accord? Nous abordons, dans la délibération article par article, l'article 5 à la page 6. Il s'agit de l'amendement A-2.

M. Angus: Ou 7 dans vos documents.

Le président: La page 7 . . .

M. Angus: Dans la trousse de documents.

Le président: . . . dans la trousse de documents.

Monsieur Angus, voulez-vous proposer votre amendement?

M. Angus: Je propose que l'article 5 du projet de loi C-75 soit amendé par l'addition, immédiatement après la ligne 2 à la page 6, de ce qui suit:

(3) Tout navire d'État ou tout navire qui appartient à Sa Majesté, enregistré en vertu du paragraphe 2 est réputé avoir été enregistré à son port d'attache normal.

Je m'explique: le port de Thunder Bay a le bonheur de posséder un nouveau brise-glace, le *Samuel Risley* et les gens de la ville aimeraient le rebaptiser *Thunder Bay* pour indiquer qu'il s'agit de leur brise-glace et que son port d'attache est Thunder Bay. En vertu de la loi et du règlement qui régissent la Garde côtière, le brise-glace doit être enregistré à Ottawa. Si l'amendement est adopté, un brise-glace, voire même un navire de guerre dont le port d'attache est Thunder Bay pourrait être enregistré sur place et non à Ottawa.

Le président: Merci, monsieur Angus.

A vous, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je comprends le pourquoi de votre amendement, mais pour des raisons d'ordre pratique, il serait malcommode pour les divers ministères gouvernementaux, la Garde côtière en particulier, que leurs navires soient enregistrés un peu partout au pays. Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur le genre de difficultés que cela pourrait entraîner, mais je précise tout de suite que je voterai contre l'amendement.

[Texte]

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: A question to Mr. Angus: What happens if the amendment is carried and subsequently a vessel is transferred? To meet your objective on behalf of the people of Thunder Bay, would you then, when you transferred the vessel, change the registration on the vessel depending on where it was regularly located from time to time and would you, when a new vessel came in, because perhaps you would need a newer vessel at some point, register that in Thunder Bay again? I can see that we might get into a ship registration changing business to meet the kind of objective you have outlined, and I ask the question seriously.

Mr. Angus: I think it is a valid question.

The intention of this amendment is not to change Ottawa as the place of registry but to allow a vessel that is berthed in Thunder Bay, while it is permanently assigned there, to have the name "Thunder Bay" displayed. If that vessel is transferred to another part of Canada on a permanent basis, say to Newfoundland, then that would change. It would not change the fact that it is registered in Ottawa but just that the advertisement, if you like, goes with the community of residence.

Mr. Tobin: The officials might want to comment on that.

Mr. Dantzer: If you want us to pass this amendment, would you have to define what you mean by "regular berthing"?

Mr. Angus: I suspect you probably would.

Mr. Dantzer: Have you got that amendment?

Mr. Angus: No.

Mr. Dantzer: Maybe we should postpone it until you get it.

Mr. Angus: I would be quite happy to do that.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will just stay with the Canadian Coast Guard. Ships are required to operate during the course of their lifetime from a number of different ports. There is a legal process that you have to go through to register a ship or vessel, and it is complex, costly and time-consuming. It would be much easier to get you a little burgee that you could fly from all the ships going out of Thunder Bay.

I have some empathy for what you are saying.

Mr. Angus: Get some which?

Mr. Forrestall: A little burgee that indicates this vessel works normally out of Thunder Bay.

Mr. Angus: Well, there you go.

Mr. Forrestall: If it is not a government vessel, then it is probably registered in Thunder Bay.

• 1020

The Chairman: I would like to intervene very briefly. This amendment may indeed go beyond the scope of the bill, but I

[Traduction]

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Ma question s'adresse à M. Angus. Si l'amendement est adopté et qu'un navire change par la suite de port d'attache, qu'arrivera-t-il? Pour répondre aux vœux des gens de Thunder Bay, avez-vous dans ce cas l'intention de changer l'enregistrement du navire en fonction de son port d'attache habituel? À un moment donné, vous aurez peut-être besoin d'un nouveau navire. Dans ce cas-là, l'enregistreriez-vous à nouveau à Thunder Bay? C'est une question sérieuse que je vous pose, car pour répondre à votre objectif il faudrait complètement modifier le système d'enregistrement des navires.

M. Angus: C'est une bonne question, en effet.

Cet amendement n'a pas pour but de changer le lieu d'enregistrement, qui est Ottawa, mais de permettre à un navire affecté à Thunder Bay de porter l'indication *Thunder Bay* tant que cette ville reste son port d'attache. Bien entendu, si le navire est affecté ailleurs au Canada de façon permanente, à Terre-Neuve mettons, cela ne tiendrait plus. Il ne s'agit pas de modifier le lieu d'enregistrement, qui reste Ottawa, mais, si vous voulez, de faire un peu de publicité pour le port d'attache.

M. Tobin: Les fonctionnaires voudraient peut-être nous dire ce qu'ils en pensent.

M. Dantzer: Si vous voulez qu'on vote en faveur de cet amendement, pourriez-vous d'abord préciser ce que vous entendez par «port d'attache normal»?

M. Angus: Je m'attendais à votre question.

M. Dantzer: Vous avez l'amendement sous les yeux?

M. Angus: Non.

M. Dantzer: On devrait peut-être attendre que vous l'ayez sous les yeux.

M. Angus: Avec plaisir.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je m'en tiendrai simplement à la Garde côtière canadienne. Au cours de leur vie utile, les navires se trouvent affectés à un certain nombre de ports différents. L'enregistrement d'un navire ou d'un bâtiment est une procédure juridique complexe, coûteuse et longue. Il serait beaucoup plus simple de permettre à ces navires d'arborer une petite cornette indiquant «Thunder Bay».

Ce n'est pas une mauvaise idée.

M. Angus: Une petite quoi?

M. Forrestall: Une petite cornette indiquant que le port d'attache habituel du navire est Thunder Bay.

M. Angus: Et voilà.

M. Forrestall: S'il ne s'agit pas d'un navire d'État, il est probablement enregistré à Thunder Bay.

Le président: J'aimerais faire une rapide intervention. L'amendement en question pourrait en effet sortir du cadre du

[Text]

was prepared to give Mr. Angus the benefit of the doubt, as I will all members with their amendments if there is any doubt in my mind. The reason I say that is that the registration of a ship I do not think is contained in this bill; the actual registration or registering of a ship. However, I am not going to muzzle debate, at this point anyway, until perhaps we get another reading of it; another interpretation.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would urge that the committee, rather than stand this amendment, deal with it, and in dealing with it express our appreciation of the very fine dedication that Mr. Angus has exhibited on behalf of the people of Thunder Bay in attempting to have some vessels floating the waters, plying the waters, with the name "Thunder Bay" attached to them. But as one who comes from a maritime region, Newfoundland, I understand and appreciate, as I am sure Mr. Angus does, that while this gesture on his behalf certainly will be appreciated in Thunder Bay, the difficulties of changing registrations on a continuing basis and determining on a continuing basis what is a permanent port of regular berthing and so on are such that it would not be wise for the committee at this point, I think, to accept this amendment, except to say that we congratulate Mr. Angus for his endeavours on behalf of his constituents. I urge that we get on to the vote.

Mr. Belsher: I can sympathize with Mr. Angus on this, but I can see a great deal of complications, because of the fact that many of the Coast Guard vessels operate in different places in the summer from the ones where they do in the winter. While I would love to have seen the *Samuel Risley*—I was there at the christening... registered from British Columbia as to where it was built... nonetheless, I think it is a Chamber of Commerce forum that we are talking about, really, and not the Canada Shipping Act per se. I would vote against the amendment.

Mr. Johnson: I think myself that all Department of Transport ice-breakers, if they are registered in Ottawa, and if the local branch of the Coast Guard, say Halifax or Montreal or St. John's, Newfoundland... if they want to do something... as the Parliamentary Secretary has said, if there were even something on the stack saying "Halifax Division, Department of Transport", or something like that, that would be identification enough for anybody to know that that ship is based in Halifax or St. John's. But if you had a central port of registry, such as Ottawa, that certainly would do away with a lot of rigmarole regardless of whether the vessel is built in Saint John, New Brunswick or in British Columbia—wherever it was built, if it was registered in Ottawa.

Mr. Forrestall: We have the additional difficulty, of course, that we do not register our war vessels.

On the other comment, a ship can only have one port of registry displayed at any one point in time.

Amendment negated

Clause 5 agreed to

[Translation]

projet de loi, mais j'étais disposé à donner le bénéfice du doute à M. Angus comme je le ferais dans n'importe quel cas s'il y a le moindre doute dans mon esprit. Si je dis cela, c'est que je ne pense pas que le projet de loi parle de l'enregistrement d'un navire, du fait de l'enregistrer à proprement parler. Cela dit, je ne vais pas étouffer le débat, du moins pour l'instant, jusqu'à temps que nous ayons une autre interprétation de la chose.

M. Tobin: Monsieur le président, je demande instamment que le Comité aborde immédiatement cet amendement au lieu de le réserver et, par le fait même, reconnaisse le dévouement louable dont a fait preuve M. Angus à l'endroit des gens de Thunder Bay en essayant de faire en sorte qu'il y ait là-bas des bateaux qui portent sur leur coque le nom de Thunder Bay. Mais moi, qui viens d'une région maritime, de Terre-Neuve, je comprends fort bien, comme M. Angus sans doute, que même si ce geste de sa part sera certainement apprécié à Thunder Bay, les difficultés créées par un changement d'enregistrement régulier et une détermination régulière de ce qu'est un port d'attache permanent sont telles que le Comité serait, je crois, mal avisé d'accepter cet amendement. Cela ne nous empêche pas bien entendu de féliciter M. Angus d'avoir ainsi défendu ses électeurs. Je demande donc au Comité de passer au vote.

M. Belsher: Je comprends fort bien le sentiment de M. Angus à ce sujet, mais j'entrevois toute une série de complications possibles, car il y a beaucoup de navires de la garde côtière qui utilisent des eaux différentes en été et en hiver. Même si j'étais d'avis de voir le *Samuel Risley*—j'étais là lors de son baptême—enregistré en Colombie-Britannique, là où il a été construit... Ce dont nous parlons ici en fait, c'est d'une tribune de la Chambre de Commerce et pas vraiment de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je voterai donc contre l'amendement.

M. Johnson: Je pense personnellement que tous les brise-glace du ministère des Transports, s'ils ont Ottawa pour port d'attache, et si la direction locale de la garde côtière, mettons à Halifax, Montréal ou Saint-Jean de Terre-Neuve... si ces gens veulent faire quelque chose... Comme l'a dit le secrétaire parlementaire, s'il y avait, mettons, sur la cheminée une inscription du genre «division de Halifax, ministère des Transports», cette identification suffirait pour que les gens sachent que le navire est basé à Halifax ou à Saint-Jean. Mais si on n'utilise qu'un seul port d'attache aux fins de l'enregistrement, Ottawa par exemple, cela éliminerait une bonne partie de ce cirque, que le navire en question ait été construit à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick ou en Colombie-Britannique, quel que soit l'endroit où il a été construit, il garde Ottawa pour port d'attache.

M. Forrestall: Il y a également l'autre problème qui tient au fait que nos navires de guerre ne sont pas enregistrés.

Pour ce qui est de l'autre remarque, je dois signaler qu'un bâtiment ne peut exhiber qu'un seul port d'attache.

L'amendement est rejeté.

L'article 5 est adopté.

[Texte]

The Chairman: We will adjourn, then, until tomorrow at 3.15 p.m. in this room. Our witness will be the Minister.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: Nous allons ainsi lever la séance pour reprendre nos travaux demain à 15h15 dans cette même salle. Nous aurons le ministre pour témoin.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Administration and Commissioner, Canadian Coast Guard;
A. Popp, General Counsel;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard;
Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development.

Du ministère des Transports:

R.A. Quail, Sous-ministre adjoint, Marine, et Commissaire, Garde côtière canadienne;
A. Popp, Avocat général;
Jim Hornsby, Directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne;
Fergus Millar, Chef, Élaboration de la législation de la Garde côtière.

C17

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Wednesday, March 12, 1986

Chairman:Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mercredi 12 mars 1986

Président:Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

The Honourable Don Mazankowski,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Don Mazankowski,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Chairman:Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président:Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Darryl Gray
Robert Horner
Morrissey Johnson

Arnold Malone
James A. McGrath
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Thomas Suluk
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 12, 1986

(14)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:24 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Appearing: The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, October 22, 1985, Issue No. 1)

On Clause 4

The Minister made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 MARS 1986

(14)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, se réunit, aujourd'hui à 15 h 24, sous la présidence de Derek Blackburn, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Comparaît: L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: R.A. Quail, Sous-ministre adjoint, Marine, et Commissaire de la Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*)

Article 4

Le Ministre fait une déclaration.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

A 16 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, March 12, 1986

• 1520

The Chairman: I would like to call the meeting to order for further discussion and debate on Bill C-75, an act to amend the Canada Shipping Act, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Members of the committee, we do not have a quorum at present, but for the time being we will be hearing evidence in one form or another from the Minister. I believe it is in order that we proceed at this time. Secondly, the Minister has indicated that he has to leave no later than 4.25 p.m. to return to the House; that is why I would like to rush into the meeting right away.

First of all, I would like to welcome the Hon. Don Mazankowski, the Minister of Transport: welcome again to our committee, sir. Along with the Minister is Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Administration, and Commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. James Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard; and Mr. Forrestall, the Parliamentary Secretary.

Mr. Minister, I do not know whether you have a statment to make. You do. Please proceed, and then we will get into questioning clause by clause.

Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman; it is a pleasure to be back here. I must say that I have been hearing great things about the way in which you have discharged your very onerous responsibility as chairman over this particular committee. You have had an interesting debate, with some vigorous discussion and I understand the odd bit of controversy. Hopefully my appearance here this afternoon might help to clear some of that up and maybe as well speed up the progress, which I understand was accelerated in a very dramatic fashion yesterday. Perhaps after my appearance you will be able to pass the rest of the clauses today and we can get the bill through the House before Easter.

• 1525

While I have not been able to read all the evidence presented before the committee, I have followed the presentation and the briefs rather closely, and also the questions that have been put forth. I would just like to remind you, Mr. Chairman, and the members of the committee that when I last appeared here on this bill I indicated that I would be accommodating and I would be flexible on the final wording of clause 4, which seemed to occupy the interest of most hon. members, and that I would be prepared to consider any amendments that would improve this very important proposed piece of legislation.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 12 mars 1986

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. J'aimerais que nous reprenions notre étude et nos discussions relatives au projet de loi C-75, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Distingués membres du Comité, nous n'avons pas le quorum mais nous allons tout de même entendre le témoignage du ministre. Je crois qu'il nous est d'ailleurs possible de procéder ainsi. En second lieu, le ministre nous a dit qu'il devra nous quitter à 16h25, au plus tard, car il doit retourner à la Chambre. C'est pour cela que je vous presserais de commencer immédiatement.

D'abord, je tiens à accueillir l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports: soyez de nouveau le bienvenu chez nous, monsieur le ministre. Il est accompagné par M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, administration maritime et commissaire de la Garde côtière canadienne, par M. James Hornsby, directeur général, sécurité des navires, Garde côtière canadienne et par M. Forrestall, le secrétaire parlementaire.

Monsieur le ministre, j'ignore si vous avez une déclaration à faire. Vous en avez une. En ce cas, à vous la parole, après quoi nous allons passer à l'étude du projet de loi article par article.

L'honorable Don Mazankowski (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président; je suis heureux d'être de retour parmi vous. Je tiens à préciser qu'on m'a dit le plus grand bien de la façon dont vous vous êtes acquitté de vos très lourdes responsabilités en tant que président de ce Comité. Vous avez eu des discussions très intéressantes, quelquefois assez animées et suscitant parfois la controverse. J'espère donc que ma présence ici, cet après-midi, aidera à tirer certaines choses au clair et accélérera peut-être aussi vos progrès, un peu à l'instar de ce qui s'est passé hier de façon très spectaculaire. Ma présence ici vous permettra peut-être d'adopter les autres articles aujourd'hui, ce qui nous permettra de faire adopter le projet de loi par la Chambre avant Pâques.

Bien que je n'aie pas pu lire tous les comptes rendus des témoignages présentés devant votre Comité, j'ai tout de même suivi d'assez près les exposés qu'on vous a faits, les questions qui vous ont été posées ainsi que le documents qu'on vous a soumis. Par ailleurs, monsieur le président et membres du Comité, la dernière fois que j'ai témoigné devant vous au sujet de ce projet de loi, je vous ai dit vouloir faire preuve de souplesse au sujet du libellé de l'article 4, qui semblait préoccuper la plupart d'entre vous. J'ai aussi ajouté que j'étais disposé à me pencher sur tout amendement susceptible d'améliorer cette très importante proposition de loi.

[Texte]

Consequently, a proposed amendment to clause 4 has been introduced into the proceedings. I believe this particular amendment should go a long way in alleviating and indeed responding to the concerns that have been raised about the perception that this particular clause was open-ended—too open-ended—and that it did not contain within it a mandatory requirement for consultation and was an inadequate framework for dealing with all the implications of the level of cost recovery that might be anticipated.

I also understand that in the wording of the amendment issue has been taken with the word "facilities" in the proposal to amend proposed subsection 3.1(1) of clause 4. That, I understand, is causing some people concern. I should say that this particular word was injected for the purposes of more precision and to be more definitive in the whole general clause. But if it bothers people, I have no difficulty with it. I am not hung up on it. If it is irritating and if some are putting interpretations on it that I do not foresee at this time, I am prepared to modify that particular amendment by deleting the word "facilities"; in other words, taking it out. The new amendment would be redrafted to reflect that.

Proposed subsection (2) has been amended by the inclusion of two subparagraphs, which stipulate that no charges would be imposed for Coast Guard services where and when these services are not generally provided. I think that too should alleviate some concern that members have expressed and witnesses have expressed. It should allay the fears of those who suggested that we might be charging for ice-breaking services on the west coast, where no such services are required, or similarly for ice-breaking services on the Great Lakes during the summer months, or in any other area where the services are not provided or in a season in which they are not customarily provided.

Proposed subsections (3) and (4) have also been added to clause 4. Their effect would be to make it mandatory to publish a copy of each regulation, setting out new or revised charges in the *Canada Gazette* at least 90 days prior to the intended date of introduction. It would also allow a reasonable period of time to afford any interested person or group the opportunity to give notice of their objections to the Minister of Transport. When such objections have been made, an investigation may be carried out, using a number of alternatives at the Minister's disposal, including the holding of public hearings, if required to resolve the situation.

• 1530

I have noted general support for the principles associated with cost recovery for Coast Guard services by witnesses appearing before this committee, and that is encouraging. But I have also noted that a fair amount of apprehension was expressed regarding the public consultative process that is an inherent part of the development and the implementation of such charges.

Since we are breaking some new ground and since we want to be fair in every respect and we want to be perceived as being fair and giving all stakeholders an opportunity to participate in this process, I would propose not to proclaim clause 4 before

[Traduction]

En conséquence un amendement à l'article 4 a été rédigé. À mon avis, il devrait répondre dans une large mesure aux préoccupations exprimées et devrait même atténuer les craintes formulées au sujet de la perception qu'on pourrait avoir de la disposition, à savoir qu'elle est trop générale et lâche. J'entends par là qu'elle n'est pas suffisamment contraignante pour ce qui est d'exiger des consultations et qu'elle ne tenait pas compte de toutes les possibilités qui peuvent se manifester en matière de recouvrement des coûts.

Je crois également savoir qu'on s'est préoccupé du terme «installations» utilisé dans l'amendement portant sur le sous-alinéa 1 de l'alinéa 1 du paragraphe 3 de l'article 4. Il semble que le libellé en préoccupe certains. Je précise donc qu'on a utilisé ce terme afin d'apporter plus de précisions au texte et de donner une allure plus définitive à l'ensemble de l'article. Toutefois, si son utilisation continue à déranger, je ne m'oppose pas à ce qu'on modifie le libellé. Je ne m'y accrocherai pas. Si d'après certains, ce terme peut prêter à d'autres interprétations que je n'ai pas prévues jusqu'à maintenant, je suis disposé à supprimer le terme «installations». On rédigera ensuite un nouveau libellé.

On a ajouté deux alinéas au paragraphe 2, où il est précisé qu'aucun droit ne sera exigé dans le cas de services non habituels de la part de la garde côtière. Cela devrait atténuer les préoccupations exprimées par certains membres et témoins. Cela devrait également rassurer ceux craignant que nous n'imposions des frais pour les services de brise-glace sur la côte-ouest, où ils ne sont pas nécessaires, ou encore que nous exigeons la même chose pour des services de brise-glace sur les Grands lacs pendant les mois d'été ou dans tout autre région où ils ne sont pas fournis ou ne sont habituellement pas nécessaires.

On a également ajouté les paragraphes 3 et 4 à l'article 4. Ces derniers rendront obligatoires la publication d'un exemplaire de chaque règlement ou de chaque modification aux droits, dans la *Gazette du Canada*, au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur. Une telle disposition donne suffisamment de temps à un particulier ou à un groupe de faire part de son opposition au ministre des Transports. On peut ensuite faire une enquête, et selon la décision du ministre, tenir des audiences publiques, le cas échéant, afin de résoudre le problème.

J'ai constaté qu'en général les témoins qui ont comparu devant ce Comité étaient d'accord sur le principe du recouvrement des coûts de la Garde côtière, ce qui est encourageant. Mais j'ai constaté également que le processus de consultation publique, partie inhérente du système de recouvrement des coûts, faisait l'objet de beaucoup d'apprehension.

Puisque nous nous aventurons sur un terrain nouveau, nous voulons être justes dans tous les domaines, et nous voulons être perçus comme tels: nous voulons donner à tous les intéressés l'occasion de participer au processus, c'est pourquoi je propose

[Text]

January 1987. That should provide sufficient time to work out the mechanism, to work out the cost base, to work out the most effective and administratively feasible and efficient way of operating this particular program, and would certainly not put undue pressure on the public consultation process. In other words, there would be adequate time to cover all aspects of the public consultation process, which would hopefully lead to the development of a fair and equitable program of charges for Coast Guard services.

Just to deal for a moment with the form of public consultation and the process, it would be my intention to form a quasi-autonomous group which would consist of knowledgeable individuals from both the private marine transportation sector and Transport Canada. I would envision public hearings to take place in a number of marine centres across the country. I would envision the group to be chaired by a respected member of the marine transportation community who would submit a report to me containing recommendations with regard to the development and the implementation of charges for services provided by the Canadian Coast Guard.

Finally, with respect to clause 4, I would like to clear up some misunderstanding which may prevail and may have been aggravated to some extent by my appearance before the committee the last time, and that is with respect to the revenue targets I had in mind under the legislative authority—enabling legislative authority, I might add—under clause 4. I think I said at the time I appeared before you last that we would be looking at a cost recovery level of something under 15%, and of course that would depend to some extent upon the base used. I think that was somewhat misinterpreted because immediately some used the 15% figure as the level of cost recovery and multiplied it by seven or eight and came up with a horrendous figure of hundreds of millions of dollars. I can assure you that is not what I had in mind.

We are looking at something less than 15%, and maybe to be more specific we will try to quantify that in specific dollar terms. The target I have in mind would be to realize an additional \$20 million net revenue by 1988. That would be commencing in 1988. This would be over and above the forecasted revenue from existing sources of approximately \$28 million in 1988-89.

This would have the effect of increasing our revenue: expenditure ratio from the current 3% approximately to 7% approximately in net terms by 1988. Included in this 7% is revenue forecasted from services which are already subject to cost recovery.

I know that, while both members and witnesses have said they are prepared to pay a fair and equitable portion of the services, there still are some who suggest that any amount will be too much.

• 1535

I just simply remind you that any Minister of Transport has certain responsibilities and obligations to discharge, and one of them is to abide by the spirit and thrust of the legislation he is governed by. The National Transportation Act is clearly one of those, which advocates the equal treatment of all transporta-

[Translation]

de ne pas promulguer l'article 4 avant janvier 1987. Cela devrait nous donner le temps de concevoir un mécanisme, de calculer les coûts, de réfléchir aux moyens les plus efficaces et les plus logiques d'administration de ce programme. Je n'ai aucunement l'intention de précipiter le processus consultatif. Autrement dit, nous aurons le temps d'étudier tous les aspects de la consultation publique, ce qui, nous l'espérons, permettra de mettre sur pied un programme équitable de recouvrement des coûts de la Garde côtière.

Je m'attarde un instant sur cette consultation publique et le processus; j'ai l'intention de créer un groupe quasi autonome constitué de représentants compétents du secteur privé des transports maritimes de Transports Canada. Des audiences pourraient être organisées dans plusieurs centres maritimes du pays. Ce groupe pourrait être présidé par un membre respecté de la communauté des transports et il nous soumettrait un rapport et des recommandations pour la création et la mise en place d'un système de recouvrement des coûts de la Garde côtière.

Enfin, à propos de l'article 4, j'aimerais écarter un malentendu possible qui, dans une certaine mesure, a peut-être été aggravé la dernière fois que je suis venu au Comité. Je veux parler des objectifs de revenu, du pouvoir législatif habilitant, en vertu de l'article 4. La dernière fois, je crois vous avoir déclaré que nous pensions à un recouvrement inférieur à 15 p. 100, ce qui dépendrait de l'assiette retenue pour le calcul. Je pense que cela a été mal compris, parce que tout de suite certains sont partis de ce chiffre et l'ont multiplié par 7 ou 8 pour aboutir à des chiffres ahurissants de plusieurs centaines de millions de dollars. Je peux vous assurer que ce n'était pas mon intention.

Nous pensons à moins de 15 p. 100, et dans l'intérêt de la précision, je vais essayer de vous donner des équivalents en dollars. L'objectif auquel je pense permettrait de réaliser un revenu net supplémentaire de 20 millions de dollars d'ici 1988. Cela commencerait en 1988. Cela viendrait s'ajouter au revenu prévu actuellement qui est d'environ 28 millions de dollars pour 1988-1989.

Cela nous permettrait de faire passer nos revenus de 3 p. 100 des dépenses qui sont actuellement à 7 p. 100, environ, net en 1988. Dans ces 7 p. 100 figurent également les revenus prévus tirés des services qui font déjà l'objet d'un recouvrement des coûts.

Je sais que les députés et les témoins ont déclaré qu'ils étaient prêts à assumer une proportion juste et équitable du coût des services, mais certains pensent toujours que cette somme est excessive.

Je vous rappelle seulement qu'un ministre des Transports, quel qu'il soit, a certaines responsabilités et certaines obligations, et en particulier celle de respecter l'esprit et la lettre de la législation dont il dépend. La Loi nationale sur les transports fait évidemment partie de cette législation, et prévoit que

[Texte]

tion modes in terms of cost recovery. I think when you look at the level of cost recovery in the marine and air and surface modes, the marine sector has been getting a pretty fair shake over time.

The May 1985 federal budget outlined the deficit reduction and expenditure control, which obviously led to cuts in government expenditure and some increases in revenues, appropriately referred to as cost recovery. It was another obligation.

The Auditor General has been very critical of the Coast Guard's low cost-recovery levels as well as the slowness in transposing cost-recovery policy into concrete action. That was referred to in last year's report; it was referred to in the 1983 report. I do not think I have to quote the exact passages. I know how parliamentarians feel about recommendations by the Auditor General, because he is a servant of Parliament and we must respond and answer to the recommendations he advances. I want to be in a position to respond positively to the recommendations he has advanced therein.

As I said, I am very encouraged by the attitudes of many of those who appeared before the committee. I think they recognize that a level of cost recovery is appropriate. I just remind you that the Council of Boating Organizations of Canada, at page 2:8 on January 30, 1986, said this:

We feel that the principle of paying for services is a very legitimate consideration. But proposed subsection (2) by definition says that you can charge whether a service is rendered or not. We object to that. This is a tax.

Well I think we have covered that.

There are several others of the boating community that have expressed support. The Great Lakes Waterway Development Association, in spite of some criticism that has been levelled about this, said this at page 2:18:

There is no argument that cost recovery for marine services must be improved, and we would agree that the figure for the Coast Guard should be higher.

The St. Lawrence Shipowners' Association, at page 2:28, again January 30:

The members of our association are prepared to pay a fair and reasonable percentage of the cost of navigational services provided by the Coast Guard.

The Council of Forest Industries of British Columbia, at page 2:39, again on January 30:

The first thing we want to make clear to the committee members is that the forest industry wants to pay for the services we receive. We think there are too many free lunches right now, and we take the position that it is refreshing to see legislation being brought in to recover costs of government services that are provided. The principle of user fees does not scare us a bit.

[Traduction]

pour le recouvrement des coûts, tous les modes de transport doivent être traités sur un pied d'égalité. Or, si vous comparez le recouvrement des coûts dans les trois secteurs, maritime, aérien et de surface, vous constaterez que depuis longtemps le secteur maritime s'est particulièrement bien débrouillé.

Le budget fédéral de mai 1985 prévoyait une réduction du déficit et un contrôle des dépenses qui, bien sûr, a forcé le gouvernement à effectuer des coupures et provoquer une certaine augmentation des revenus, ce qu'on appelle à juste titre, le recouvrement des coûts. C'était une autre obligation.

Le vérificateur général a sévèrement critiqué les faibles niveaux de recouvrement des coûts de la garde côtière, et également la lenteur des mesures prises pour y remédier. Il en était question dans le rapport de l'année dernière, on en parlait dans le rapport de 1983. Inutile de vous citer des passages exacts, je sais ce que les parlementaires pensent des recommandations du vérificateur général, car celui-ci est à la disposition du Parlement, et il est responsable des recommandations qu'il formule. Personnellement, je veux être en mesure d'appliquer les recommandations qu'il a faites.

Comme je l'ai dit, l'attitude de nombreux témoins qui ont comparu devant ce Comité m'a beaucoup encouragé. Ils reconnaissent qu'un certain recouvrement des coûts est nécessaire. Je vous rappelle une observation du Conseil des organismes de navigation du Canada, et je vous cite le fascicule du 30 janvier 1986, à la page 2:8:

Nous pensons que le principe des droits imposés pour les services rendus est tout à fait légitime mais le projet de paragraphe (2) dit par définition que l'on peut imposer des droits, que le service soit offert ou non. Nous nous opposons à cela. C'est l'équivalent d'une taxe.

Je crois que nous avons maintenant épuisé cet aspect.

Dans le secteur de la navigation, plusieurs autres témoins ont soutenu cette position. L'association *Great Lakes Waterway Development Association*, en dépit de certaines critiques à ce sujet, a déclaré à la page 2:18:

Il est certain qu'il faut améliorer le système de recouvrement des coûts des services maritimes et nous convenons qu'il devrait être supérieur pour les services de garde côtière.

Quant à l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, toujours le 30 janvier, elle déclare à la page 2:28:

Les membres de notre association sont prêts à défrayer une part juste et raisonnable des coûts pour les services à la navigation rendus par la garde côtière.

Le *Council of Forest Industries of British Columbia* déclare à la page 2:39, toujours le 30 janvier:

Pour commencer, nous tenons à faire comprendre aux membres du Comité que l'industrie forestière tient à payer les services qu'elle utilise. À l'heure actuelle, il y a déjà trop de pique-assiette. Nous accueillons donc avec plaisir un projet de loi qui devrait permettre au gouvernement de rentrer dans les coûts des services qu'il assure. Nous pensons que cela devrait permettre de contrôler plus efficacement les coûts des services. Le principe des frais imposés aux usagers ne nous fait pas du tout peur.

[Text]

He said that many times and in many ways. I should go on here.

The Great Lakes and Inland Waters Seafarers International Union, and again this was February 4 and page 3:8:

If a reasonable cost recovery program were introduced, would you in the Seafarers International Union have the same objections, let us say, to a minimum cost recovery program which would be as fair and equitable as the department could make it?

That was a question asked by Mr. Reid. Mr. Thomasson, in response, said:

We would not object. If there is a foreign ship that decides to make one more trip in the Seaway, knowing full well that our season is coming to an end and they have been warned, and our Coast Guard people, our ice-breakers, are used to assist them to get out of the Seaway, I think they should be charged for it.

• 1540

Stelco, again on February 4, page 3:20:

We agree with deficit reduction. We agree with the principle of reducing the deficit. Nobody is going to stand up and say that we do not agree with that.

And again at page 3:24:

We are willing to pay for those things we have control over if we abuse them: ice-breaking, dredging, escort services.

Dartmouth Port, Dartmouth Port Development Commission . . .

Mr. Forrestall (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you for leaving Halifax out of that.

Mr. Mazankowski: Well, it is Dartmouth—Halifax. That is why I stumbled on it.

Again, on February 4, page 3:37:

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission is a proponent of cost recovery in the marine sector.

Oshawa Harbour Commission Ports, February 4:

The Commission Ports of Canada are very supportive of the government's commitment to cost recovery and restraint.

The Dominion Marine Association and the Canadian Shipbuilders' Association, page 4:23, February 5:

As the committee knows, our membership has expressed its support in principle for the concept of some limited form of cost recovery. We are one of the major stakeholders, to quote the Minister.

Canada Steamship Lines—I could go on.

I quote those passages, Mr. Chairman, to simply note that most of the witnesses, the users, are not opposed to a fair and equitable level of cost recovery, and we hope and we think we have struck that fair and equitable balance.

[Translation]

C'est une chose qu'il a répétée à plusieurs occasions, et de plusieurs façons. Maintenant, il faut que je continue.

Le 4 février le Syndicat international des marins des Grands lacs a déclaré à la page 3:8:

Si un programme de recouvrement des coûts raisonnable était adopté, est-ce que vous-mêmes et le Syndicat international des gens de mer vous opposeriez disons à un programme de recouvrement de coûts minimal que le ministère rendrait aussi juste et aussi équitable que possible?

C'est M. Reid qui posait la question; M. Thomasson lui a répondu:

Nous ne nous y opposerions pas. Si un navire étranger décidait de faire un voyage de plus dans la Voie maritime sachant très bien que notre saison est arrivée à son terme, si on avait averti le responsable et que les gens de notre Garde côtière et nos brise-glaces les aidaient à sortir de la Voie maritime, il faudrait à mon avis leur imposer des droits.

La Stelco, toujours le 4 février, à la page 3:20

Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de réduire le déficit, et tout le monde est certainement d'accord avec nous là-dessus.

Ensuite, à la page 3:24:

Nous sommes prêts à payer pour les services que nous pouvons contrôler, comme les opérations de brise-glaces, le dragage et l'escorte des navires.

Le port de Dartmouth, la Commission de développement du port de Dartmouth . . .

M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci de ne pas mêler Halifax à cette histoire.

M. Mazankowski: En réalité, c'est Dartmouth-Halifax. C'est la raison pour laquelle j'ai hésité.

Toujours le 4 février, à la page 3:37

La Commission de développement du port d'Halifax-Dartmouth favorise le recouvrement des coûts dans le secteur maritime.

La Commission du port d'Oshawa, le 4 février encore une fois:

Les Commissions portuaires du Canada appuient les efforts du gouvernement tendant à recouvrer les frais et à limiter les dépenses.

La *Dominion Marine Association* et la *Canadian Shipbuilders' Association*, page 4:23, en date du 5 février:

Ceux-ci, (nos membres) comme le Comité le sait, se sont déclarés d'accord, sous certaines réserves, avec le principe du recouvrement de certains frais. Comme l'a d'ailleurs dit le Ministre, nous sommes les premiers concernés.

Il y a également la *Canada Steamship Lines*, je pourrais encore citer de nombreux témoins.

Je cite ces passages simplement pour indiquer que la plupart des témoins, c'est-à-dire les usagers, ne sont pas opposés à un niveau juste et raisonnable de recouvrement des coûts, et nous espérons précisément avoir trouvé un niveau juste et équitable.

[Texte]

I now, Mr. Chairman, turn to clause 10 which has to do with the certification of seafarers. I know there has been some concern expressed about this issue, and I hope we can clarify that somewhere.

I think the members of the boating public, the organizations and the pleasure craft operators, have perceived erroneously that certification would be introduced for all manner of craft. I think I should say very categorically that this is not the case; and what is more important, there has been a tendency to tie clause 10 into clause 4 and really create quite an interesting painting, a rather complicated and repressive scenario. This is not really the intention.

First of all, we have to make it very clear that this is an enabling provision again. It is not a must do, it is an enabling provision. In order to reassure the boating public, we would be prepared to propose an amendment that would exclude the vast majority of pleasure boats from the requirements in clause 10. It would exclude all pleasure vessels under 12 metres, and all rowing craft and canoes. Here again, it is a legislative measure to respond to a situation that may very well arise in the future.

The over 12 metres as a lower limit for possible operator certification was chosen to include craft that are potentially capable of putting at risk a considerable number of people, either on board the craft or persons in other vessels, due to size. In this regard it is worthy to note that in international collision regulations, 12 metres is the length at which improved navigation lights are required. Twelve metres also equates with 15 gross tonnes which is the lower limit of tonnage at which non-passenger commercial vessels are required to be inspected. I know some boating organizations have strongly advocated a higher cut-off limit of 20 metres, and this will be kept in mind should it be necessary to introduce certification. That is not to say we do not have the freedom to limit the application of this to operators of vessels over 20 metres, because it is an enabling provision.

It might be worthy, as well, to note that proposed section 111 of the bill would require pre-publication and 90 days' notice in *The Canada Gazette* of any regulation respecting certification so again, you have that pre-publication, pre-notification period.

In conclusion, the intention of this particular clause is to protect people potentially at risk rather than to seek to certify indiscriminately individual boaters; really, what we are talking about is licensing the operators. I think it only stands to reason that the larger the vessel, the more competent or the better equipped in terms of the ability to handle the vessel, the operator should be. What we are really doing is certifying operators.

[Traduction]

Je passe maintenant à l'article 10, qui a trait à la délivrance des certificats aux marins. Il y a eu des préoccupations d'exprimées à ce sujet, et nous espérons préciser ces dispositions.

Les propriétaires de bateaux de façon générale, les propriétaires d'embarcations de plaisance ainsi que les organismes qui les représentent ont conclu à tort que la délivrance de certificats serait nécessaire pour toutes les catégories de bateaux. Je suis en mesure d'indiquer très clairement ici que ce ne serait définitivement pas le cas. En outre, je suis en mesure de nier qu'il y ait un lien quelconque entre l'article 10 et l'article 4, que certains se sont plu à réunir pour créer un scénario fort compliqué et fort inquiétant.

Je précise qu'il s'agit d'abord et avant tout ici d'une disposition habilitante. Ce n'est pas une disposition qui impose quoi que ce soit pour l'instant, c'est seulement une disposition habilitante. Pour rassurer les propriétaires de bateaux de façon générale, nous sommes prêts à proposer un amendement qui exempte la grande majorité d'entre eux de l'application de l'article 10. Ainsi, toutes les embarcations de plaisance de moins de 12 mètres, toutes les embarcations à rames et les canots, seraient exclus. La présente disposition n'est là que pour répondre à une situation qui pourrait survenir à l'avenir.

En ce qui concerne la limite de 12 mètres, pour ce qui est de la possibilité d'exiger un certificat des usagers, elle est destinée à inclure les bateaux qui pourraient présenter un risque pour une certaine population, soit à bord de ces bateaux, soit à bord d'autres embarcations. Il convient de noter, à cet égard, que dans les règlements internationaux sur les collisions, 12 mètres est la limite à partir de laquelle les embarcations doivent être munies de feux de navigation améliorés, 12 mètres équivaut également à une jauge brute de 15 tonnes ce qui est la limite à laquelle les bateaux commerciaux, autres que les bateaux de passagers, doivent être inspectés. Je sais que certains organismes représentant les propriétaires de bateaux ont insisté sur la nécessité de porter cette limite à 20 mètres et je puis vous dire que nous en tiendrons compte si nous jugeons nécessaire, à un certain moment, d'exiger des certificats. Il reste que nous aurons toujours la possibilité d'exiger des certificats de propriétaires de bateaux allant jusqu'à 20 mètres. La présente disposition est habilitante.

Il faut souligner également le fait que l'article 111 prévoit un préavis de 90 jours publié dans la *Gazette du Canada* pour ce qui est de tout règlement concernant les certificats. Il y a donc un avertissement préalable.

En conclusion, la présente disposition est destinée davantage à protéger les gens exposés à certains risques qu'à exiger des certificats des propriétaires de bateaux sans tenir compte des circonstances. Tout ce que nous cherchons, c'est accréditer les utilisateurs. Plus le bateau est de grande taille, plus l'utilisateur doit logiquement être habile et compétent. Nous ne faisons que chercher à les certifier tels.

[Text]

It is quite obvious that you have various forms of the driver's licence. You have an automobile driver's licence, you have a school bus driver's licence, you have a passenger bus driver's licence, you have a truck driver's licence and it is not all one licence; it is a variation.

I want to just end on this note, Mr. Chairman. I think that hon. members, when they consider this particular measure, should... I know they have been lobbied very vigorously by the boating and pleasure craft organization, but the issue of safety must be paramount. That always has and always will be the number one priority, and we must keep the paramouncy of safety always in mind.

I think we would look awfully foolish if—when we open this particular piece of legislation up, as we do not do very frequently—we fail to take the opportunity to provide an enabling provision to tighten up on this very important element of safety.

I bear a very heavy burden in terms of the administration of transportation legislation as it applies to safety and I should remind the hon. members here who are in the process of improving and dealing with this legislation that they, too, will have to share the burden if we do not do it right, so I would urge you to consider both sides of this issue.

There will still be ample opportunity to deal with the boating organizations and those who are concerned and they will still be able to make their pitch; but I think that for us to leave an opportunity to provide an enabling provision at this time would be dismissing an excellent opportunity.

I know, as well, that there have been a lot of armchair critics who have maligned and misinterpreted this particular provision. I guess we owe it to them to straighten them out as well, because I have read some rather horrendous articles which bear no resemblance to what we are actually proposing.

People who are senior opinion moulders in this country, whose faces are flashed on television, who influence the 25 million Canadians... it is really unfortunate that they do not take the time to read the bill or, at least, listen to both sides of the issue before they make such rather irresponsible statements.

I know that hon. members here who sit around this table consider safety to be very important and I would hope they would keep it in mind as we go through this particular enabling provision, because the whole objective is to improve the safety of the marine environment and to provide the enabling mechanisms to improve it, should it require tightening up.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. We will get right into the questions now.

On clauses 4 and 10, Mr. Tobin, 10 minutes.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Perhaps I could ask the Minister a number of questions to begin with, with respect to clause 10, since that is where you left off.

I do not know if I understood the Minister correctly, but I thought I understood him to say that the exception of pleasure

[Translation]

Il y a bien diverses catégories de permis pour les véhicules. Il y a des permis pour les automobiles, des permis pour les autobus scolaires, pour les autobus de passagers, pour les camions et le reste.

Je voudrais terminer sur cette note, monsieur le président. Les députés, lorsqu'ils seront appelés à examiner en détail ces dispositions... Je sais très bien qu'ils ont été l'objet de pressions vigoureuses de la part d'un organisme de propriétaires de bateaux et d'embarcations de plaisance, mais la question la plus importante doit être la sécurité. Nous devons continuer d'accorder la priorité absolue à la sécurité.

Nous créerions vraiment une très mauvaise impression si nous ne profitons pas de l'occasion, ce n'est pas tous les jours que nous avons la chance de revoir une loi comme celle-ci, pour nous donner les moyens de durcir les règlements en vue d'une plus grande sécurité.

J'assume de graves responsabilités en matière de sécurité au titre des lois sur l'administration des transports et je rappelle aux honorables députés, qui sont chargés d'examiner et d'améliorer les présentes dispositions, qu'ils doivent jouer leur rôle adéquatement. Je les incite donc à examiner les deux côtés de la chose.

Il sera toujours possible d'entendre les organismes représentant les propriétaires de bateaux ainsi que tous les intéressés. Entre-temps, nous devons profiter de l'occasion pour nous doter de ces dispositions habilitantes.

Il y a également ceux qui se sont permis de critiquer cette mesure à tort et à travers. C'est à nous de les rappeler à l'ordre. Je peux vous dire que j'ai eu l'occasion de lire des articles terrifiants qui n'avaient absolument rien à voir avec les faits ou le sens de nos propositions ici.

Il y a des personnages très importants qui contribuent à façonner l'opinion publique au pays, que nous voyons souvent à la télévision, qui ont l'occasion ainsi d'influencer 25 millions de Canadiens... Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est déplorable qu'ils n'aient pas pris le temps de lire le projet de loi ou du moins de regarder le pour et le contre avant de faire leur déclaration irresponsable.

Je sais que les honorables députés, autour de cette table, accordent une très grande importance à la question de la sécurité et j'espère qu'ils ne la perdront pas de vue dans l'examen de cette mesure habilitante. Le but de toute cette démarche, après tout, est d'améliorer la sécurité maritime et de prévoir les mécanismes permettant d'améliorer les règlements selon les besoins.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous allons passer aux questions.

Au sujet des articles 4 et 10, M. Tobin, pour 10 minutes.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aurais un certain nombre de questions à poser au ministre. Je commence avec l'article 10, puisqu'il vient d'en être question.

Si j'ai bien compris le ministre, cette question d'une limite de 12 mètres... Tout ce dont il s'agit, c'est d'une disposition

[Texte]

yachts or craft of less than 12 metres in length . . . a definition would be an enabling piece of legislation for the Minister. The Minister would then decide whether certification of masters and so on would be required for vessels over 12 feet. It is going to be clear what the Minister is telling us. He telling us that we may indeed see a requirement for certification on vessels 20 metres and up, but he wants to be powered to use, if necessary . . . Could he explain that a bit further?

• 1550

Mr. Mazankowski: That is correct. I think you have an accurate interpretation.

Mr. Tobin: Could the Minister tell us what his disposition right now is?

Mr. Mazankowski: Well, at the present time, other than the fact that we have, at various times, coroners' inquests that come forth with recommendations similar to this, we will naturally consider those recommendations. We have a number of reports that are currently being examined.

I think the position of the department is that in order to be consistent, the exclusion of pleasure vessels under 12 metres and all rowing craft and canoes being exempted would be logical. If in the event that as we go through the process of consultation and discussion with the parties involved there can be an adequate case made for modifying that exclusion to 20, say, or to 18 or 15, I think we would consider that.

Mr. Tobin: Minister, I wonder if I might ask you . . . My information is that the proposed certification regulation as proposed in your amendment of exemption of vessels less than 12 metres would set a precedent, I suppose, in the world. My information is that there is no other country in the world where the exemption would only apply to vessels less than 12 metres. That is number one; perhaps you might comment on that.

Number two, I understand as well that in this country today we have a very good voluntary educational and certification program. I am talking about the Canadian power squadrons, Canadian yachting associations, Canadian Red Cross, and so on. It works fairly well. I ask the Minister, given this era of deregulation we are moving into, as we see in the paper *Freedom to Move* and so on, and other government line departments, whether or not . . . First of all, are the voluntary educational certification programs working well today? That is the first question.

Secondly, what kind of administrative machinery and bureaucracy will flow out of this requirement, presuming, Minister—and we do not know this yet—you do make the regulation exempt only on vessels less than 12 metres, which means a lot of new people suddenly have to be certified?

Mr. Mazankowski: There are two points, Mr. Chairman. First of all, the groups such as the yachting associations, the power squadron, and the Red Cross do excellent work, with close co-operation. We commend them very highly. There is absolutely no question about that.

[Traduction]

habitante pour le ministre. Le ministre décidera, le cas échéant, si des certificats de capitaine doivent être délivrés aux utilisateurs d'embarcations de plus de 12 pi.. Tout cela sera précisé. Il pourrait éventuellement exiger un certificat pour les embarcations de 20 mètres et plus. Il aura ce pouvoir, si jamais il le juge nécessaire . . . C'est bien de cela dont il s'agit?

Mr. Mazankowski: Votre interprétation est juste.

Mr. Tobin: Le ministre peut-il d'ores et déjà nous dire dans quel sens il tend?

Mr. Mazankowski: Nous avons reçu à diverses reprises des rapports d'enquêtes du coroner contenant certaines recommandations à ce sujet. Nous en tiendrons évidemment compte. Nous avons également d'autres rapports en main.

Pour l'instant, le ministère estime que pour être logique avec lui-même, il lui faut exclure les embarcations de plaisance de moins de 12 mètres; toutes les embarcations à rames et les canots. Si les parties intéressées nous présentent des arguments voulant que la limite soit portée à 15, 18 ou 20 mètres, nous sommes prêts à les examiner.

Mr. Tobin: J'aimerais vous poser la question suivante, monsieur le ministre . . . Selon mes renseignements, les règlements touchant les certificats, tels que vous les proposez, et qui exemptent seulement les embarcations de moins de 12 mètres, créeraient un précédent mondial. Je crois savoir qu'il n'y a aucun autre pays au monde où l'exemption ne viserait que les embarcations de moins de 12 mètres. C'est mon premier point.

Mon deuxième point est que nous avons déjà au pays un excellent programme de formation et de délivrance des certificats. Je veux parler ici des *Canadian power squadrons*, des Associations canadiennes de yachting, de la Croix-Rouge canadienne et d'autres organismes. Je dirais que le système fonctionne assez bien. Compte tenu de la tendance actuelle à la déréglementation, telle que manifestée dans le document *Aller sans entrave*, de ce que font d'autres ministères, je voudrais savoir . . . Le programme actuel de délivrance des certificats et d'éducation ne donnent-ils pas de bons résultats? C'est ma première question.

Deuxièmement, à quel mécanisme administratif ou à quelle bureaucratie devons-nous nous attendre si le ministre, nous ne savons pas encore, décide d'exempter seulement les embarcations de moins de 12 mètres, ce qui signifierait qu'un grand nombre de personnes tout à coup devraient se doter d'un certificat?

Mr. Mazankowski: Le député soulève deux points, monsieur le président. D'abord, en ce qui concerne les organismes comme les associations de yachting, les *Canadian power squadrons*, la Croix-Rouge, il faut dire qu'ils font un excellent

[Text]

With regard to the kind of a network that would be set up, we would certainly not be envisioning a new bureaucracy or a new administrative network. We would work in conjunction with these organizations. I think that would only make eminent good sense with the boating and pleasure boat organizations.

On the other part of your question, when you talk about the age of deregulation, it gives me an opportunity to remind you once again that there is no way, nowhere in our *Freedom to Move* proposals that we are contemplating any deregulating with respect to safety. As a matter of fact, we are going in quite the opposite direction. So this is very consistent with the approach we have taken with respect to *Freedom to Move*.

Mr. Quail, would you have something further to add?

Mr. R.A. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine Administration: Commissioner, Canadian Coast Guard): Just to perhaps reinforce the Minister's comments, first of all this is a piece of enabling legislation. What we are seeking here is legislation that would enable us to make regulations for the certification of pleasure craft over 12 metres. It is exactly that; it is a piece of enabling legislation. We do not have at this time on the books any draft regulations. We do not propose to draft any regulations in the interim. What we are talking about is the fact that we do not come before the House very often to amend the Canada Shipping Act. We are here when we wish to avail ourselves of this opportunity to obtain the enabling legislation, in the eventuality that at a later date, it should be decided that there is a requirement to put some regulations dealing with this particular matter of safety in place for some particular reason. That is where we are. That is why we have the clause before the committee for consideration.

• 1555

Mr. Tobin: How much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: About four minutes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the record shows—and I think that it is important that the record show—that at this point, there is no problem with the voluntary agencies which are in place. They are functioning very well.

The Minister is asking, as he says, for a piece of enabling legislation, and at some point down the road should the requirement for a more strict certification program be necessary... and I just say, for my part, this has not convinced me to this point that the Minister's restriction of exemption to vessels of less than 12 metres is appropriate because at some point in the future, for some unknown reason, we may want to restrict it that finely.

I want to move to clause 4, Mr. Chairman. The Minister has indicated a number of things to us today; one, that the legislation would not be put in place until January 1, 1987, I

[Translation]

travail, grâce à une coopération étroite. Nous n'avons que des félicitations à leur faire.

En ce qui concerne le système qui serait mis en place, nous n'envisageons certainement pas de nouvelles bureaucraties ou de nouveaux dispositifs administratifs. Nous continuerions de travailler en étroite collaboration avec ces organismes. C'est simplement une question de bon sens. Nous passerions par les organismes qui représentent les propriétaires de bateaux et d'embarcations de plaisance.

Pour ce qui est de votre deuxième point, la déréglementation, je suis heureux d'avoir l'occasion de répéter ici que nulle part dans le document *Aller sans entrave* il n'est question de déréglementer quoi que ce soit ayant trait à la sécurité. De fait, notre démarche est tout à fait opposée. Ce que nous faisons ici va tout à fait dans le sens du document *Aller sans entrave*.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Quail?

M. R.A. Quail (sous-ministre adjoint, Administration du transport maritime: commissaire, Garde côtière canadienne): Je voudrais simplement reprendre ce que vient de dire le ministre au sujet de l'aspect habilitant de cette mesure. Tout ce que nous voulons ici, c'est nous donner le pouvoir d'édicter des règlements touchant la délivrance de certificats pour les embarcations de plaisance de plus de 12 mètres. Il ne s'agit que d'une mesure habilitante. Pour l'instant, nous n'avons pas de projet de règlement en ce sens. Nous n'en prévoyons pas non plus. Nous ne nous présentons pas tellement souvent devant la Chambre pour faire modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous voulons donc profiter de l'occasion pour nous doter de dispositions habilitantes, au cas où nous en aurions besoin plus tard pour améliorer la sécurité. Nous voulons nous donner la latitude d'adopter des règlements. C'est tout ce qui nous pousse à soumettre cet article à l'étude du comité.

M. Tobin: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Environ quatre minutes.

M. Tobin: Monsieur le président, il a été porté au procès-verbal, il convient de le souligner, qu'il n'y a pas de problème actuellement avec les organismes bénévoles qui s'occupent de la question. Ils se débrouillent très bien.

Le ministre, selon ses dires, veut simplement une mesure habilitante qui lui permette, à un moment donné, d'adopter au besoin un programme plus strict de délivrance des permis... En ce qui me concerne, je ne suis pas convaincu du bien-fondé de l'exemption pour les seuls bateaux de moins de 12 mètres au cas où il pourrait être nécessaire à l'avenir de raffermir la réglementation.

Je passe à l'article 4. Le ministre nous a annoncé un certain nombre d'éléments nouveaux aujourd'hui: la Loi ne sera pas en vigueur avant le premier janvier 1987, si je comprends bien; il y aura un groupe consultatif entre temps, etc.

[Texte]

believe the Minister said; that a consultative group would be established in the interim; and so on.

A number of amendments have been proposed to try and meet the concerns of witnesses who have appeared. . . I am tempted, Mr. Chairman, but I will not—after the Minister's I thought very fine recitation of the views of some witnesses, selective reading of the views of some witnesses who appeared—to go through my list, but I will not. Needless to say, it is a long list of people who were nevertheless not convinced of the value of clause 4.

I want to say to the Minister that in looking—I do not mean to make this the issue today at all, Mr. Chairman—but in looking at the Ministerial Task Force on Program Review document, *Economic Growth Transportation*, one sees in the section on the Canadian Coast Guard a very straightforward pitch to do two things: reduce the number of programs or level of services being offered currently, and institute cost recovery and in summary, the two basic ways of going about it—direct user charges and revenue generation through imposition of a licensing fee.

If I am not mistaken, I think I heard the Minister say today that a licensing fee, a general means of collecting revenue applied to everybody, is not a route the government would follow. I wonder if the Minister could clarify this.

Mr. Mazankowski: Well, the member will have an ample opportunity to comment on the contents of the Nielsen Task Force when it is referred to the standing committee in which he will be a member.

I do not know why I would want to cross-breed the two today because, as he knows—and of course, he was not in the House yesterday, but I think he heard it often enough today—these were options that were proposed by a group of public sector and private sector individuals who studied all government programs and presented some options and they do not constitute government policy, nor do they constitute a decision of government. I have not had a chance to look at it in detail myself, but I think it would be only appropriate that the standing committee may want to make some observations.

While I am answering the question, I regret very much the attitude of the hon. member when he said he was not convinced that the enabling provision we were advancing in clause 10 was appropriate. I think safety is everybody's business and I am sorry to say that by his comment, I do not sense that he is on board.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, very briefly—if the Minister were on board, the Minister would be including offshore rigs, especially so close to the anniversary of the *Ocean Ranger* disaster; especially coming out of the tail-end of the winter drilling season; especially given that the *Bow Drill II* has just had an incident with a supply vessel and was only repaired in Marystown last week.

[Traduction]

Un certain nombre d'amendements ont été proposés pour essayer de répondre aux préoccupations des témoins. . . Après la récitation par le ministre de points de vue choisis d'un certain nombre de témoins, je serais tenté, monsieur le président, de faire mes propres citations, mais je vais m'abstenir. Je me bornerai à dire qu'il y a toute une liste de gens qui ne sont pas convaincus du bien fondé de l'article 4.

Qu'il me soit permis de souligner le fait—je ne veux pas entrer dans les détails aujourd'hui—monsieur le président, que le document intitulé *La croissance économique et les transports* rédigé par le groupe de travail ministériel sur la révision des programmes, préconise deux choses bien précises en ce qui concerne la garde côtière canadienne: la réduction du nombre de programmes ou de services offerts actuellement et le recouvrement des coûts. Et les deux principaux moyens d'y arriver, sont le recouvrement des frais directs auprès des usagers et l'imposition de droits pour la délivrance de certificats.

J'ai cru entendre le ministre indiquer que l'imposition de droits pour la délivrance de certificats—afin que les revenus viennent de tout le monde—n'est pas envisagée actuellement par le Gouvernement. Je me demande si le ministre pourrait être plus précis à cet égard.

M. Mazankowski: Le député aura sûrement tout le loisir de commenter le contenu du rapport du groupe de travail Nielsen lorsqu'il sera soumis au comité permanent dont il fera partie.

Je ne vois pas pourquoi je mêlerais les deux choses ici aujourd'hui, d'autant plus que le député sait très bien—il n'était pas à la Chambre hier, mais la mise en garde a été faite assez souvent aujourd'hui—Dieu merci, qu'il s'agit là seulement d'options proposées par un groupe de personnes représentant le secteur public et le secteur privé, qui ont passé en revue tous les programmes gouvernementaux. Ces options ne reflètent pas la politique du Gouvernement, ne constituent certainement pas des décisions de la part du Gouvernement. Je n'ai pas eu moi-même l'occasion d'examiner ces propositions en détail, mais je pense que le comité permanent aura le loisir de faire connaître son opinion.

Soit dit en passant, je regrette beaucoup l'attitude de l'honorable député lorsqu'il dit qu'il n'est pas convaincu du bien-fondé des dispositions habilitantes qui se trouvent à l'article 10. Il me semble que la sécurité devrait être l'affaire de tout le monde, mais je sens que le député ne veut pas entrer dans le mouvement.

M. Tobin: Très brièvement, monsieur le président, si le ministre entraînait lui-même dans le mouvement, il inclurait les plates-formes de forage en mer, surtout que nous ne sommes pas loin de l'anniversaire de la catastrophe de l'*Ocean Ranger*; surtout au moment où nous atteignons la fin de la saison d'hiver de forage; surtout après que le *Bow Drill II* vient tout juste d'avoir un incident avec un navire d'approvisionnement et a été réparé à Marystown la semaine dernière.

[Text]

We would have—as the \$20 million *Ocean Ranger* Royal Commission recommends, as Gulf Oil has recommended to the Minister in a letter, as we are proposing in amendments—we would have provision in Bill C-75 to cover the operation of oil rigs, but it is not being done.

However, having said that, I would not accuse the Minister in a flippant manner of not being concerned about safety. To me, that is not fair ball. The Minister might want to reflect upon that.

I want to say to the Minister, I raised this task force review because you are asking for enabling power in clause 4; enabling power, out of which will be determined later how it is to be applied through a consultative process which you talked about.

• 1600

All I am saying is the most recent document around that results from a consultative process on how costs may be recovered or costs cut is this particular document. I do not want to get into a debate about it. We could say that a number of the so-called options in this have already become policy. That is not the argument today. I am simply saying to the Minister that the concern about clause 4, in giving you the enabling power, as well-intentioned as you might be, is what ultimately, once you have that enabling power, flows out of the exercise. What kinds of options do you ultimately exercise?

I am concerned that some of the ones outlined in this particular document may not reflect the Minister's comments at the beginning today, may not reflect the kinds of objectives he has ruled out. I wish he would clarify that for us. We would feel a lot more comfortable with his proposed amendments.

The Chairman: Your time is up. Mr. Minister, briefly.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is too bad the member insists on being selective. There are enabling powers for the Minister of Transport to impose landing fees and modify the air ticket tax and do all sorts of things to improve the cost recovery of the air side. Those enabling provisions are in place today, certainly with no safeguards, nothing near to what is being placed in this piece of legislation. There are more safeguards in this thing than probably the mother of Parliament itself, and that is quite . . . That is the difference.

The Minister of Transport has a lot of power, a lot of enabling power to recover revenues for services provided. I cite the aviation side as merely one example. I think that if he would read the report further, he would indicate that a similar statement was made with respect to the aviation side as . . .

Mr. Tobin: You just told me you had not read it.

[Translation]

Nous aurions alors—comme la Commission royale d'enquête sur l'*Ocean Ranger*, qui a coûté 20 millions de dollars, le recommande, et comme Gulf Oil le préconise dans une lettre au ministre, comme nous le préconiserons nous-mêmes dans un amendement—des dispositions portant sur le fonctionnement des plates-formes de forage, dans le projet de Loi C-75. Il n'en est rien cependant.

Ceci dit, je ne voudrais pas accuser le ministre d'être superficiel ou de ne pas se soucier de la sécurité. Je trouve seulement qu'il n'est pas juste de tout inclure. Le ministre a peut-être des explications à ce sujet.

Par ailleurs, si j'ai abordé la question du groupe de travail, c'est que l'article 4 constitue une disposition habilitante, une disposition habilitante qui doit être appliquée après le processus de consultation qui a été mentionné par le ministre.

Je veux simplement dire que le dernier document en date découlant du processus consultatif sur le recouvrement des frais en fait partie. Je ne veux pas ouvrir le débat. Nous pourrions dire qu'un certain nombre de prétendues options sont déjà devenues politique officielle. Cela n'est pas en cause. Je veux simplement dire au ministre, à propos de l'article 4, qui lui donne les pouvoirs habilitants, que, malgré les meilleures intentions du monde, c'est effectivement ce qu'il va avoir au bout du compte. Quelles sont les solutions qui s'offrent à vous en fin de compte?

Ce qui m'inquiète, c'est précisément que certains des problèmes dont fait état le document en question ne correspondent pas à ce qu'a dit le ministre en début de journée, ne reflètent peut-être pas le genre d'objectif, qu'il a lui-même exclus. J'aimerais qu'il nous précise ce qu'il en est. Nous nous sentirions à ce moment-là beaucoup plus à l'aise avec ces amendements.

Le président: Votre temps est écoulé. Monsieur le ministre, rapidement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il est vraiment regrettable que le député soit aussi sélectif. Le ministre des Transports a également des pouvoirs habilitants qui lui permettent d'imposer des frais d'atterrissage, de modifier la taxe imposée pour les billets d'avion et de faire tout un tas d'autre chose pour assurer précisément le recouvrement des frais engagés dans le secteur du transport aérien. Ces dispositions habilitantes existent déjà, sans aucune garantie, sans aucun mécanisme de protection, en tout cas rien qui ressemble de près ou de loin à ce que prévoit cette loi-ci. Cette loi-ci a l'avantage de dispositifs de protection qu'on pourrait en trouver à Westminster, et c'est donc toute la différence.

Le ministre des Transports a énormément de pouvoirs, énormément de pouvoirs habilitants qui lui permettent de faire payer les usagers des services assurés. Je vous ai parlé de l'élément transport aérien pour vous donner un exemple. Si le député lisait le rapport jusqu'au bout, il saurait que la même chose a été dite à propos de l'aéronautique . . .

M. Tobin: Vous venez de me dire que vous ne l'aviez pas lu.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Well, I have heard other people talking about it; I have not read it in detail. But also the Auditor General makes the same point, that there has to be a higher level of cost recovery for services provided in the aviation sector.

In this particular measure we are putting in place a number of safeguards—a consultative process, an appeal process, and a whole host of qualifiers—that will to a great extent restrict the Minister's powers, this Minister or future Ministers. And I am writing it more for future Ministers than for the existing one.

Now, with respect to his comments . . . I am glad you caught that. With respect to the member's comments about MODUs, I think the member is aware of the Hickman commission recommendations and the need for an omnibus legislation. What we are proposing in here is an interim fix until the omnibus legislation comes on. Essentially the single set of regulations that are going to govern both the marine side and the drilling side will be provided, and that will serve as an interim provision until the omnibus legislation, which will be coming forth fairly soon, will be put in place.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Next on the list is Mr. Angus. Ten minutes please, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, welcome. I appreciate you taking the time to come back and discuss further Bill C-75 with us, particularly clause 4.

In your opening remarks you quoted, albeit selectively, from a number of the presentations. We have had about 52 organizations one way or another either communicating directly with this committee or with the Minister in writing that deal with clause 4. I want to refer to comments that those same groups referred to and to quote them to the committee, just so the balance is there in terms of the information they provided us with.

In a lot of ways—and my colleague Mr. Tobin will remember this from the *Freedom to Move* discussions in transport committee—there were a lot of yeah-butters: yeah, we agree with the principle, but depending on how you implement it, it may hurt us. Let me give you, just for a few moments, some of those quotes.

The Council of Boating Organizations of Canada:

It is the council's contention that Parliament should not delegate a taxing power to the Canadian Coast Guard.

The Great Lakes Waterways Development Association:

The clause as it stands is too broad in scope, and as a result has the potential of causing major disruptions in the lakes shipping industry and shippers, with no assurance that it will achieve its announced objective for deficit reduction.

[Traduction]

M. Mazankowski: Ecoutez, j'ai entendu des gens en parler, mais je ne l'ai pas lu dans le détail. Il n'empêche que le vérificateur général dit la même chose, à savoir qu'il doit y avoir un meilleur recouvrement des frais engagés pour assurer les services nécessaires dans le secteur aéronautique.

En l'occurrence, nous introduisons ici un certain nombre de dispositifs de protection—un processus consultatif, un mécanisme d'appel et toute une série de critères et de conditions—qui, dans une très large mesure, limitent les pouvoirs du ministre, de celui-ci comme de ses successeurs. Et je le fais d'ailleurs davantage pour les successeurs du ministre que pour celui-ci.

Pour ce qui est maintenant de ce qu'il a dit . . . je suis heureux que vous l'ayez relevé. Pour ce qui est de ce que le député a dit des plate-formes mobiles, il est au fait, j'imagine, des recommandations de la commission Hickman et de la nécessité qu'il y a d'avoir dans ce domaine une loi fourre-tout. Ce que nous proposons ici n'est qu'un cataplasme temporaire en attendant cette dernière. La réglementation qui va régir tant l'aspect navigation que l'aspect forage des opérations va être proposée et il s'agira, comme je le disais, d'une disposition transitoire valable jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fourre-tout, laquelle ne se fera guère attendre.

Le président: Merci monsieur le ministre. J'ai maintenant sur ma liste le nom de M. Angus. Vous avez dix minutes, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur le ministre. Je vous remercie d'avoir pris le temps de revenir discuter plus en détail avec nous du projet de Loi C-75 et en particulier de l'article 4.

Dans votre exposé, vous avez cité, quoi que d'une façon sélective, un certain nombre de mémoires que nous avons reçus. En tout, 52 organismes environ ont communiqué directement ou indirectement avec le comité ou avec le ministre, et l'ont fait d'ailleurs par écrit à propos de l'article 4. Je voulais vous parler de ce qu'ont précisément dit ces groupes et citer leurs propos afin de rétablir l'équilibre.

A bien des égards—et mon collègue M. Tobin se souviendra de ce qui s'était passé à l'occasion de la discussion du document *Aller sans entraves* au Comité des transports—il y a beaucoup de gens qui sont en quelque sorte des oui-mais: oui, nous sommes d'accord sur le principe, mais il faut voir comment vous allez l'appliquer car il risque de nous nuire. J'aimerais pendant quelques instants vous citer certaines de ces interventions.

Le Conseil des organisations de plaisanciers du Canada:

Le Conseil soutient que le Parlement ne devrait pas déléguer à la garde côtière du Canada un pouvoir d'imposition.

L'Association pour le développement des voies maritimes des Grands lacs:

Sous sa forme actuelle, l'article est trop général et, par conséquent, il risque de causer des perturbations majeures dans l'industrie de la navigation et du transit sur les Grands lacs, sans pour autant que nous ayons la garantie que l'objectif recherché, la réduction du déficit, soit réalisé.

[Text]

The St. Lawrence Shipowners Association:

We do not agree that we would give the government a blank cheque which would allow it to set up a fee system about which we know nothing at the present time.

• 1605

The Council of Forest Industries of B.C.:

We urge the committee to consider the competitive position of exports and the port position. We can recover cost, but we can be out of business.

The Seafarers' International Union:

We cannot have full cost recovery if our Canadian marine industry is to survive. Canada and the U.S. are the only maritime countries in the world that do not in some form or other subsidize their marine industry. It is ridiculous even to consider that the Canadian marine industry can compete with state-owned or subsidized deep-sea fleets. Of course we will lose jobs. On certain cargoes the lake companies will just not be able to compete. They will either go out of the business or they will go under a foreign flag and that will restrict them on the lakes. Therefore we will not have these cargoes; it is very detrimental to our business.

Algoma Steel, Stelco-Dofasco:

We have two big problems. One is the viability of our own industry and its ability to take on additional costs, which at this time, with the chronic oversupply of steel in the world, is not a high chance.

The Canadian Harbour Commission Ports:

Since clause 4 allows for the possibility of the Coast Guard recovering 100% of the cost of its services, there is a potential for the cost of doing business in Canada to escalate to the point of being noncompetitive.

Dominion Marine Association:

This could amount to an additional \$1.65 per tonne for every tonne that moved through the Seaway last year. Given the fact the traffic was down 20% from 1984, this cost could have a dramatic impact on future traffic patterns.

From Canada Steamship Lines Inc.:

The Canadian shipping industry has carefully honed its competitive edge through continuous innovation and productivity. Additional costs will dull that edge, harming ourselves and many important Canadian industries, including agriculture.

[Translation]

L'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent:

Nous ne sommes pas d'accord pour donner au gouvernement un chèque en blanc qui lui permettra d'établir une tarification dont nous ne connaissons encore rien.

Le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique:

Nous demandons instamment au Comité de tenir compte de la compétitivité des exportations et de la position des ports. Nous pouvons recouvrer les frais engagés, certes, mais au risque de faire faillite.

Le Syndicat international des gens de mer:

Il est impossible d'assurer le recouvrement plein et entier des frais engagés si nous voulons que l'industrie maritime du Canada survive. Le Canada et les États-Unis sont les seules nations maritimes au monde qui ne subventionnent pas d'une façon ou d'une autre leur industrie maritime. Il est ridicule ne serait-ce que d'envisager que l'industrie maritime du Canada puisse faire concurrence aux flottes hauturières nationalisées ou subventionnées. Bien sûr, nous allons perdre des emplois. Pour certaines cargaisons, les compagnies de navigation des Grands lacs ne seront pas en mesure de rester concurrentielles. Il leur faudra soit fermer leurs portes, soit passer par un pavillon étranger, ce qui évidemment les limitera dans leurs activités. Par conséquent, nous allons perdre ces cargaisons, et tout cela nuit énormément à notre secteur.

Algoma Steel, Stelco-Dofasco:

Nous avons deux gros problèmes. Le premier est la viabilité de notre propre industrie et la capacité qu'elle a d'absorber des frais supplémentaires, ce qui est très peu vraisemblable pour l'instant compte tenu de la surproduction chronique d'acier dans le monde.

Les ports de la Commission canadienne des ports:

Étant donné que l'article 4 permettrait à la Garde côtière de récupérer à 100 p. 100 ses frais de service, il est tout à fait possible que certains secteurs d'activité économique au Canada voient leurs frais augmenter à un point tel qu'ils ne seront plus du tout concurrentiels.

Dominion Marine Association:

Cela représenterait 1.65\$ de plus pour chaque tonne qui a transité par la Voie maritime l'an dernier. Compte tenu que, depuis 1984, le volume a diminué de 20 p. 100, ces frais pourraient avoir des répercussions considérables sur l'évolution de la navigation maritime.

La Canada Steamship Lines Inc.:

L'industrie maritime du Canada a soigneusement préservé sa position concurrentielle sur le marché en multipliant les innovations et en améliorant sa productivité. Mais cet avantage relatif va être détruit par une augmentation des frais, ce qui nuira non seulement à nous-mêmes mais à bon nombre d'industries canadiennes importantes dont le secteur agricole.

[Texte]

Mr. Chairman, the Minister received letters from at least three provincial governments, and I would like to quote briefly from them.

From the Minister of Highways and Transportation, Province of Saskatchewan:

Any increase in cost to users of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system will result in producers looking for transport services which are cheaper. As a result, some traffic may be diverted to the U.S. transportation system, causing loss of Canadian jobs. I have recently written to the Honourable Don Mazankowski and advised him that the imposition of charges to defray the costs of the Coast Guard are ill-advised.

The Minister of Transportation and Highways, Province of Manitoba:

If this clause in the bill is allowed to remain, it will lead to efforts towards full cost recovery, which is beyond the limited financial capabilities of grain producers and other shippers and consumers. The continued pursuit of the user-pay philosophy without regard for the ability of shippers and consumers to pay will inevitably cripple the flow of the nation's commerce.

And finally, from the Minister of Fisheries, Province of Prince Edward Island:

The imposition of user fees on the fishery as proposed by the legislation represents the possibility of further substantial cost to an industry which has been beset with so many problems in recent years.

Clearly there are two points of view. There are those who believe in the principle of cost recovery and that it should be implemented fully; and there are those who recognize, philosophical beliefs aside, that that implementation can cause problems.

I would therefore like to ask the Minister, having heard his comments today and the movement that he has made—and I will grant to him that he has moved considerably from his initial proposal in the bill—does he not think that the process is reversed; that what should happen is that clause 4 at this time should be withdrawn from the bill; that the Minister should enter into his consultative stage . . . and the kinds of hearings and work that he suggests make a lot of sense, but he should do it in advance of a bill, then having the basis of the information from the industry, the players, of knowing what they can afford and what they cannot, he should come in with a separate bill that deals solely with cost recovery for the Coast Guard and allow us to deal with it there and then and also allow us to get the rest of the bill passed through the House.

Some hon. members: Hear, hear!

[Traduction]

Monsieur le président, le ministre a reçu des lettres d'au moins trois gouvernements provinciaux, et j'aimerais vous en citer quelques brefs extraits.

Le ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan lui écrit ceci:

Toute augmentation des frais d'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs aurait pour effet que les producteurs iraient chercher ailleurs des moyens de transport moins coûteux. Par conséquent, nous risquons de perdre une partie du volume transporté au profit des Américains, et de perdre ainsi des emplois au Canada. J'ai écrit tout récemment encore à l'hon. Don Mazankowski pour lui dire que l'imposition de frais d'utilisation en remboursement des services de la Garde côtière était une initiative peu judicieuse.

Le ministre des Transports et de la Voirie du Manitoba écrit ceci:

S'il demeure, cet article du projet de loi provoquera une intensification des efforts de recouvrement à 100 p. 100 des frais engagés, ce qui dépasserait les capacités financières des céréaliculteurs, des transitaires et des consommateurs. L'application indifférenciée du principe qui veut que l'utilisateur paie, sans tenir compte des moyens financiers des transitaires et des consommateurs va inéluctablement paralyser le commerce intérieur.

Et enfin, le ministre des Pêches de l'Île-du-Prince-Édouard:

L'imposition de frais d'utilisation à l'industrie de la pêche, comme le propose le projet de loi, viendrait accroître encore une fois les frais déjà fort importants que doit absorber cette industrie qui, depuis quelques années, est assaillie de toutes parts par les problèmes.

Nous avons donc, de toute évidence deux points de vue. Il y a ceux qui croient au principe du recouvrement des frais et qui estiment qu'il devrait être appliqué purement et simplement, et ceux qui, toute considération philosophique mise à part, admettent que l'application de ce principe pourrait poser des problèmes.

J'aimerais donc demander au ministre, après avoir entendu ce qu'il avait à dire et vu le geste qu'il a fait—et je lui concède qu'il a déjà fait un grand pas par rapport à ce qu'il avait proposé à l'origine dans le projet de loi—si, à son avis, il ne faudrait pas plutôt inverser les choses et retirer pour l'instant l'article 4, de commencer des consultations . . . et les audiences qu'il propose entre autres semblent fort logiques—s'il ne serait pas préférable de procéder de la sorte avant de déposer un projet de loi, ce qui permettrait d'avoir les données nécessaires de la part de l'industrie, de la part des protagonistes, de savoir ce que ces secteurs peuvent et ne peuvent pas se permettre, et à ce moment-là le ministre pourrait nous soumettre un autre projet de loi portant exclusivement sur le recouvrement des frais des services de la Garde côtière, nous permettant ainsi d'étudier uniquement cette question sans devoir retarder l'adoption du reste du projet de loi par la Chambre.

Des voix: Bravo.

[Text]

Mr. Mazankowski: Well, for an opposition member, that is not a bad suggestion. But from the standpoint of the government, it is a lousy suggestion. If nine months is not long enough to go through the process of consultation in setting up a fair and equitable network, and a fair and reasonable implementation process, and a fair and reasonable administration process, probably nine years would not be sufficient.

I notice that while the member quoted in some detail the opposition to it, notwithstanding, most of the same organizations agreed with the principle of some level of cost recovery. And he did not afford the committee with an alternative to what we are proposing here.

• 1610

Going through the proceedings you have gone through, and the very vigorous debate, if there had been a better way of doing it then I am sure that would have been advanced by now. Obviously it has not appeared, or maybe some members did not focus their attention to it with enough vigour.

But you cannot mix up full cost recovery with 7% cost recovery. That is most unfair. What we are asking for here is something in the level of 7%, and to try to translate that and twist that into full cost recovery is not only unfair but also a distortion of the facts.

Mr. Angus: The Minister knows full well that the enabling legislation before us does not have a cap of 7%. It is open-ended, and that has been one of the fears of the industry. While I, and I know the industry, take the Minister at his word in terms of a figure of 7% or whatever, as he has already admitted other Ministers down the road may not have that same kind of consideration and would arbitrarily raise that amount. I think quite clearly that is part of the issue, and let me ask the Minister: Is he prepared to enshrine that 7% in legislation?

Mr. Mazankowski: You could not enshrine that sort of figure in legislation because this legislation will be around for some time. We have put in place an appeal mechanism, a process for consultation, something that has never been done before, something unheard of in previous times. So there are those protective features. Various principles are going to be involved and all the impacts of any increase will certainly be taken into consideration in relationship to the other costs that have to be considered.

Surely when you are talking about an additional \$20 million on an \$824-million bill it is almost unreasonable to try to interpret the kinds of levels we are talking about into a belief that somehow this is full cost recovery.

In the air side you have the potential of full cost recovery now with no protective mechanisms and no appeal mechanisms, but no government in its right mind would attempt in

[Translation]

M. Mazankowski: Voilà une proposition qui, venant d'un député de l'opposition, n'est pas sans mérite. Mais, dans l'optique du gouvernement, elle n'est pas bonne. Si neuf mois de consultations ne suffisent pas pour arriver à créer un réseau équitable, pour arriver à mettre en place des modalités d'application justes et raisonnables et une administration qui l'est autant, neuf ans ne suffiraient pas non plus.

Je remarque que, même si le député a cité un bon nombre d'avis opposés à cet article, il n'empêche que la plupart des organismes dont il se réclame acceptent le principe d'un certain pourcentage de recouvrement des frais engagés. Il n'a pas non plus proposé au Comité quoi que ce soit qui puisse venir remplacer ce que nous proposons ici.

Après toutes ces audiences et après autant de débats aussi animés, s'il avait existé un moyen de mieux faire les choses, je suis certain qu'il aurait été proposé. De toute évidence, cela n'a pas été le cas, à moins que les députés n'y aient pas réfléchi avec suffisamment de rigueur.

Mais on ne saurait confondre un recouvrement à 100 p. 100 et un recouvrement à 7 p. 100. Ce serait parfaitement injuste. Ce que nous demandons ici, c'est quelque chose de l'ordre de 7 p. 100, et déformer les choses pour en faire une formule de recouvrement à 100 p. 100, c'est à la fois faire preuve d'injustice et déformer les choses.

M. Angus: Le ministre sait parfaitement que la législation habilitante dont nous sommes saisis ne prévoit aucun plafond à 7 p. 100. Il n'y a aucune limite et c'est précisément ce que craignait l'industrie. L'industrie, je la connais, et même si je crois le ministre sur parole lorsqu'il nous parle de 7 p. 100, ou de tout autre pourcentage, il a déjà reconnu le fait que ses successeurs pourraient fort bien ne pas avoir le même souci que lui et pourraient facilement relever arbitrairement ce chiffre. Je pense que cela fait très nettement partie du contentieux et je lui demande donc s'il est disposé à concrétiser ce chiffre de 7 p. 100 en le mentionnant dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Ce serait impossible parce que cette loi est destinée à durer. Nous avons prévu un mécanisme d'appel, nous avons prévu un processus de consultation, autant de chose qui n'avaient jamais été faites auparavant. Il y a donc dans la loi certains éléments protecteurs. Une série de principes va être en cause ici et toutes les répercussions d'une augmentation de la tarification, quelle qu'elle soit, seront indubitablement prises en ligne de compte par rapport aux autres frais à envisager.

Il est évident que, lorsque vous parlez de 20 millions de dollars de plus dans le cadre d'un projet de loi de 824 millions de dollars, il est quasiment déraisonnable d'essayer d'interpréter les niveaux dont nous parlons ici dans le but de faire croire, je ne sais trop comment, qu'il s'agit en fait d'un recouvrement à 100 p. 100.

Dans le domaine du transport aérien, il est d'ores et déjà possible d'assurer le recouvrement des frais à 100 p. 100, il n'existe pas de mécanisme d'appel, mais aucun gouvernement

[Texte]

one fell swoop or even over a period of time to attempt 100% cost recovery.

What we are talking about here is an element of equal treatment to all modes, which is a legislative and mandatory requirement to be discharged by a Minister of Transport. It has been highlighted in several Auditor General reports. It is there. It is staring us in the eyes every day. These are things that have to be taken into consideration. When you look at the Auditor General and his warnings over the fact that there has not been an adequate level of cost recovery I am surprised the hon. member, as a young parliamentarian who defends the guardian of the public purse, the Auditor General, every opportunity he can, would be so negative to a recommendation advanced by the Auditor General, who is a servant of Parliament.

Mr. Angus: Let me respond to that, Mr. Chairman.

The Chairman: Very briefly, Mr. Angus.

Mr. Angus: If I remember correctly, the Auditor General suggested that by the imposition of user fees on the marine industry there would be pressures to bear to change the manner in which those services were provided. But if you are a captive shipper in the Great Lakes and you do not have an alternative of where to go other than to go through a passageway that is maintained by the Canadian Coast Guard then you have no hope in hell of influencing them whatsoever. So quite clearly the Auditor General is wrong in this particular aspect.

I want to ask the Minister a final question. Does he not agree that in terms of transportation in this country marine is primarily an export transportation mode and that to compare it in the same way to air as he has done is inappropriate because when we get into the marine mode we are competing in the world, we are competing to get our products out there to those who wish to buy them, whether it is our grain or our potash or our coal or whatever, and if we are not competitive in the world market then you are not going to get those fees because those companies are not going to be operating?

Mr. Mazankowski: Perhaps the hon. member should familiarize himself with the enabling provisions of the National Transportation Act, which provide for an appeal process and a captive-shipper clause to deal with the points he has made. That provision is there. We do not think it is very workable; that is why we are changing the National Transportation Act to embody a more effective dispute-resolving mechanism and an appeal process. But clearly, those provisions are there and are going to be complemented by the very logical and far-reaching appeal and protective mechanisms that we are advancing here.

[Traduction]

sensé ne se risquerait, en un coup de cuillère à pot ou même par étapes, à imposer un recouvrement des frais à 100 p. 100.

Ce dont nous parlons ici, c'est d'une égalité de traitement pour tous les modes de transport, ce qui est effectivement un impératif imposé par la loi au ministre des Transports. Plusieurs rapports du vérificateur général l'ont d'ailleurs rappelé. C'est bien de cela qu'il s'agit. C'est une vérité qui nous saute aux yeux. Voilà le genre de choses dont il faut tenir compte. Lorsque vous écoutez le vérificateur général qui nous avertit bien du fait que nous n'avons pas jusqu'à présent recouvré une proportion suffisante des frais que nous engageons, il est étonnant que le député, qui, en jeune parlementaire qu'il est, défend âprement le gardien de la bourse publique, le vérificateur général, chaque fois qu'il en a l'occasion, ait une attitude aussi négative à l'endroit d'une recommandation qui émane précisément de ce dernier, le vérificateur général, qui est le serviteur du Parlement.

M. Angus: J'aimerais répondre à ce commentaire, monsieur le président.

Le président: Très rapidement, monsieur Angus.

M. Angus: Si je me souviens bien, le vérificateur général avait dit que l'imposition de frais d'utilisation à l'industrie maritime s'accompagnerait d'une multiplication des pressions exercées pour que change la façon dont ces services sont précisément fournis. Mais si vous êtes un transitier captif sur les Grands lacs, et que vous ne pouvez pas naviguer ailleurs que dans un chenal ouvert et balisé par la Garde côtière, il ne vous est pas possible d'exercer la moindre influence. De toute évidence donc le vérificateur général a tort à cet égard.

Je voudrais poser au ministre une dernière question. N'est-il pas d'accord que, pour ce qui est du transport dans notre pays, le transport maritime sert principalement à l'exportation et le fait de le comparer au transport aérien, comme il l'a fait, est tout à fait illogique étant donné que le transport maritime est un secteur où la concurrence est mondiale, étant donné que nous essayons de transporter nos produits là où nous allons pouvoir les écouler, qu'il s'agisse de céréales, de potasse, de charbon ou que sais-je encore, et que si nous ne sommes pas concurrentiels sur les marchés mondiaux, de toute manière vous ne parviendrez pas à recouvrer ces frais d'exploitation vu que les compagnies qui pourraient vous les payer auront cessé d'exister?

M. Mazankowski: Le député aurait peut-être intérêt à se familiariser avec les dispositions habilitantes de la Loi nationale sur les transports, qui porte précisément création d'un mécanisme d'appel et qui contient un article visant expressément les transitiers captifs, ce qui répond précisément aux deux éléments qu'il vient d'évoquer. Il existe déjà des dispositions législatives à ce sujet. Nous ne pensons pas que cela soit facilement réalisable. C'est la raison pour laquelle nous modifions la Loi nationale sur les transports afin d'y ajouter un dispositif de règlement des différends et un mécanisme d'appel beaucoup plus efficace. Mais, de toute évidence, les dispositions existent déjà et elles seront complétées par les formules d'appel et les mécanismes de protection extrêmement logiques et très complets que nous proposons ici.

[Text]

• 1615

Certainly the impact on the marine mode is such that any transportation cost has an effect on the competitiveness of our exports. That is why we are trying to provide a legislative and regulatory framework that will foster the best and the most efficient transportation system that we can possibly develop.

Rail has a cost recovery of well in excess of 80%. So you could make the same argument there. Are you suggesting that rail should come down to 70% cost recovery?

Mr. Angus: It should come down somewhat.

Mr. Mazankowski: I think on the other hand, as has been pointed out by the Seafarers' International Union, there are a lot of costs being incurred... We are delivering services to a lot of people where we do not have the opportunity to recover for those services. I quote from page 39, 4 February, where Mr. Thomasson says:

There is no excuse for their getting out of the system late or being out there when there has been forewarning. Then yes, they should have to pay the recovery.

I agree with that. We do not have that enabling provision today. It is a clear example. And there are other cases I could quote to you. The press do make some good quotations from time to time. There is one here:

The ice fishermen continue their sport for fresh perch... but the taxpayers of two countries can start counting the cost in dollars and cents of the rescues.

They are talking about the carelessness, going out and towing vessels that have run out of gas.

The *Halifax Chronicle-Herald* on February 6 said:

Saving lives not fees. The problem is it is difficult to disagree, particularly if significant revenues could be achieved.

What they are talking about here is the fact that if you do not have any means to recover costs or to charge for services, which are carelessly demanded, then you get that kind of inefficiency.

Mr. Angus: So write the clause that way.

The Chairman: I am sorry, your time is up.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I tried to be more precise by inserting a word and it created a furor, and I think that is the problem. We would like to be as precise as possible, but being precise causes other problems. Therefore, legislation has to be written in rather general form. The working ingredients are established through regulation, and we have incorporated here a regulatory mechanism that will not only be a fair

[Translation]

Mais il est évident que les répercussions sur le transport maritime sont telles que, dans le secteur des transports, tout élément de frais a ses répercussions sur la compétitivité de nos exportations. C'est précisément la raison pour laquelle nous essayons de constituer un cadre législatif réglementaire susceptible de promouvoir le système de transport le plus efficace et le plus efficient que nous puissions mettre en oeuvre.

Le transport ferroviaire recouvre ses frais d'exploitation à bien plus de 80 p. 100. Vous pourriez dire la même chose dans ce domaine-là aussi. Préconiserez-vous que ce pourcentage ne soit plus que de 70 p. 100?

M. Angus: Il pourrait en effet diminuer un peu.

M. Mazankowski: En revanche, je dirais, comme le signalait le Syndicat international des gens de mer, qu'il y a énormément de frais à absorber... nous fournissons des services à tout un tas de gens mais nous n'avons pas la possibilité de récupérer notre dépense, et je vous citerais à cet égard ce que M. Thomasson disait le 4 février, à la page 39:

Ils n'ont pas d'excuse s'ils tardent à quitter la voie maritime ou s'ils y sont encore après avoir été avertis. Effectivement, ils devraient payer à ce moment-là.

Et je suis tout à fait d'accord avec ce qu'il dit. Mais aujourd'hui, nous n'avons pas le pouvoir de le faire. C'est un exemple tout à fait évident. Je pourrais vous en citer d'autres encore. Les journaux d'ailleurs nous en donnent de bons exemples à l'occasion. Prenez ceci:

Les pêcheurs sur glace continuent à se livrer à leur sport et à pêcher la perche... mais les contribuables des deux pays auraient vite fait de calculer ce que coûtent les opérations de secours.

Ils parlent évidemment des cas de négligence, où il faut aller remorquer des bateaux à court de carburant.

Le 6 février, le *Halifax Chronicle-Herald* imprimait ceci:

Il faut sauver des vies, et non pas imposer des frais. Le problème, c'est qu'il est difficile de n'être pas d'accord, surtout s'il est possible de percevoir ainsi des sommes importantes.

Le journal parle ici du fait que si nous n'avons pas les moyens de recouvrer les frais ou de facturer les services fournis, services qui sont nécessaires à cause de la négligence des gens, à ce moment-là cela devient très vite de l'inefficacité.

M. Angus: Eh bien! rédigez-donc votre article en conséquence.

Le président: Excusez-moi, votre temps de parole est écoulé.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai essayé d'être plus précis encore en ajoutant un mot, ce qui a provoqué une levée de boucliers, et je pense que le problème est précisément dû à cela. Nous sommes soucieux d'être aussi précis que possible, mais la précision parfois cause d'autres problèmes. Par conséquent, une loi a intérêt à être rédigée en termes généraux. Les éléments pratiques de la loi sont arrêtés par voie réglementaire et nous avons ajouté ici un dispositif de régle-

[Texte]

and reasonable process but will be breaking new ground, and this has never been done before.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. Mr. Dantzer, please.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to compliment the Minister for the vigorous and comprehensive way in which he has defended his proposed act.

Mr. Mazankowski: Especially for a land-locked Prairie man like me.

Mr. Dantzer: Precisely. But he has not completely convinced me about enabling legislation. We all know that it is probably necessary, but it is also a very dangerous instrument. We could pass legislation that said the Minister is hereby unable to do anything which is required anywhere in the field of transportation and leave it at that.

Mr. Mazankowski: But we are not proposing that, with respect.

Mr. Dantzer: I realize you are not proposing that, but what you are proposing is rather open-ended, particularly in clause 10, and that is the one I want to proceed to.

You say it is necessary, because of safety, to have the right in future to pass certain regulations . . . and you put a limit of 12 metres on the boats that are to be excluded.

First of all, it well may be that the Minister is over-sensitive to safety.

Mr. Mazankowski: Right on.

Mr. Dantzer: When the opposition want to criticize the new movement in transportation, they immediately grab on to safety as being the thing that will be affected.

However, we realize that we have to be rational about it. We feel hundreds of thousands of people on highways today and if we are going to protect them, we will have to manufacture a padded armoured car . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Dantzer: —and even then we would not succeed in doing it.

• 1620

What concerns me particularly in clause 10 is that there are a large number of boaters out there, mostly in the field of private pleasure craft, and others, who are worried they are going to be affected by this legislation; and perhaps unnecessarily so. You have placed a limit of 12 metres, or proposed that length. I have not heard any evidence why that has been done, or any real reason. We have heard no evidence that for anything over that there is a potential safety hazard. We have no statistics on how many people might get into trouble if in fact the limit was placed at 20 metres.

[Traduction]

mentation qui sera non seulement juste et raisonnable, mais également novateur, ce qui ne s'est jamais vu encore.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur le ministre. Monsieur Dantzer, je vous en prie.

M. Dantzer: Merci, Monsieur le président.

J'aimerais féliciter le Ministre qui est venu défendre d'une façon aussi vigoureuse et aussi totale son projet de loi.

M. Mazankowski: D'autant plus que je viens des Prairies qui sont très loin de la mer.

M. Dantzer: Effectivement. Mais il ne m'a pas totalement convaincu de l'intérêt de cette loi habitante. Nous savons tous qu'elle est nécessaire, sans doute, mais il s'agit quand même d'un instrument très dangereux. Nous pourrions adopter une loi disant que le Ministre est incapable de faire quoi que ce soit qui s'impose où que ce soit dans le domaine des transports et ne pas aller plus loin.

M. Mazankowski: Sans vouloir vous manquer de respect, ce n'est ce que nous proposons ici.

M. Dantzer: Je m'en rends bien compte, mais ce que vous proposez a des répercussions pratiquement illimitées, et je pense surtout à l'article 10, dont je voudrais parler maintenant.

Vous dites que, pour les questions de sécurité, il est indispensable d'avoir le droit de promulguer ultérieurement certains règlements . . . et vous imposez aux bateaux à exclure une limite de douze mètres.

Pour commencer, mettons que le Ministre est peut-être un peu trop chatouilleux lorsqu'il s'agit de sécurité.

M. Mazankowski: Et comment.

M. Dantzer: Lorsque l'Opposition veut critiquer la nouvelle tendance qui se fait jour dans les transports, elle se raccroche immédiatement à la question de la sécurité disant que c'est la sécurité qui sera touchée.

Mais nous nous rendons bien compte qu'il faut être logique dans tout cela. À notre époque, nous tuons sur les routes des centaines de milliers de gens et si nous voulions les protéger, nous devrions construire des véhicules blindés et capitonnés à l'intérieur . . .

M. Mazankowski: En effet.

M. Dantzer: . . . et même là nous n'y parviendrions pas.

Ce qui m'inquiète au sujet de l'article 10, c'est qu'il y a un grand nombre de propriétaires de bateaux, surtout de bateaux de plaisance, qui se croient visés, peut-être à tort, par ces dispositions législatives. Vous avez proposé douze mètres comme limite. Je n'ai toujours pas entendu d'arguments à l'appui d'une telle limite. Personne n'a encore prétendu devant le Comité qu'au-delà de cette limite il existe un danger. Nous n'avons pas de données statistiques sur ce qui pourrait se produire si la limite était fixée à vingt mètres, par exemple.

[Text]

In addition, I would like to point out that in my own constituency particularly we have a houseboat building industry. Now, in any business you have to have some certainty in the future as to what is going to happen. If you pass this bill and suddenly think, well, every houseboat operator who rents a boat for a week or two has to be licensed and trained, you can have an idea of how that would affect that person's industry. It would disappear overnight. So what you are asking him to do is to accept the fact that you are a rational human being—and what is more particular, that your bureaucrats are rational—and proceed to invest a lot of money in a situation which might disappear overnight if somebody says, fine, we feel the accident rate is such-and-such in this industry at this time and you have to be licensed.

I am concerned that there is potential for over-regulation in an area that has not been proved to need that regulation. In clause 4 you did put parameters on what you can do and who you can charge and why you can charge. I would like to see you put more parameters in clause 10. I would like to see the length of those boats go up to 20 metres, which I understand is the international rule, because we have not heard any real arguments for why it is 10 or why it should be 15.

I would like to address that, if you would, Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: We are proposing that the exclusion be 12 metres. That means the vast majority of small-boat operators need not fear, because they would not even be subjected to enabling legislation. The enabling provision could very well apply to 20 metres, or it could apply to 18 metres, or it could apply to 15 or 16 metres, depending on the need.

But Mr. Chairman, I ask the hon. member how he would respond to a recommendation like this, coming out of a coroner's investigation—and this is a recommendation:

That the Minister of Transport Canada enact a law making it mandatory that before someone can operate a vessel, he must have a licence. Successful completion of a boating course would be required to obtain this licence. The course should include information on water safety awareness and collision regulations.

Mr. Dantzer: I would respond by saying that is the same thing as making every driver on the highway have an armoured car and have the patent. There is a limit to what we can expect and there is a limit to how far we can protect people. So far, in my knowledge—and I am probably a landlubber like you are—I have not heard there has been any great number of accidents and injuries and things in that area that would necessitate that kind of legislation.

Mr. Mazankowski: Well, we are not going that far.

Mr. Dantzer: I recognize that.

[Translation]

Dans ma propre circonscription, qu'il me soit permis de le souligner, il y a une industrie de la construction des bateaux-maisons. Dans n'importe quelle entreprise, il faut avoir une idée de ce qui va se passer à l'avenir. Si vous adoptez tout à coup un projet de loi qui stipule que chaque usager d'un bateau-maison—il peut s'agir de quelqu'un qui en loue un pour une semaine ou deux—doit détenir un certificat et avoir reçu une formation spéciale, vous devez comprendre que votre action aura des répercussions sur cette industrie. Elle risque de disparaître du jour au lendemain. Ce que vous voulez, c'est que l'investisseur vous considère, vous et vos bureaucrates, comme des personnes rationnelles. L'investisseur, en ce qui le concerne, doit engager des fonds considérables dans une entreprise qui risque de disparaître soudainement si quelqu'un décide que le taux d'accidents est trop élevé et qu'il est temps d'exiger des certificats de tout le monde.

Je crains que l'on ne réglemente trop un domaine où l'on n'a pas encore établi de façon déterminante le besoin d'une réglementation quelconque. À l'article 4, vous fixez des paramètres pour ce qui est des droits que vous pouvez exiger. Je souhaiterais que vous en fixiez davantage à l'article 10. Je souhaiterais en ce qui me concerne que la limite soit fixée à vingt mètres pour ces bateaux, ce qui est la règle internationale, si je comprends bien. Nous n'avons pas entendu d'arguments qui militent vraiment en faveur d'une limite de dix mètres ou de quinze mètres, par exemple.

Je voudrais donc savoir ce que vous entendez faire à ce sujet, monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Nous proposons que le niveau de l'exemption soit fixé à douze mètres. Ce qui signifie que la très grande majorité des propriétaires de petits bateaux n'ont rien à craindre. Ils ne sont même pas assujettis à ces dispositions habilitantes. Mais ces dispositions pourraient être invoquées pour fixer des limites de quinze, seize, dix-huit ou vingt mètres, selon les besoins.

Je voudrais savoir comment l'honorable député répondrait à une recommandation comme celle-ci qui vient du rapport d'une enquête du coroner:

Que le ministre des Transports du Canada adopte une loi obligeant quelqu'un à détenir un permis avant de pouvoir mener un bateau. Il faudrait au préalable qu'il ait suivi et terminé avec succès un cours de navigation. Et ce cours devrait porter, entre autres sur la sécurité en milieu aquatique ainsi que les règlements sur les collisions.

M. Dantzer: Je répondrais que ce serait l'équivalent de demander à chaque conducteur sur la route d'avoir une voiture blindée et de détenir le brevet. Il y a une limite à ce que nous pouvons exiger et à la protection que nous pouvons accorder à la population. En ce qui me concerne, je n'ai pas encore entendu parler—je suis peut-être de ceux qui préfèrent rester sur la terre ferme, comme vous—d'une suite d'accidents ou de blessures qui nécessitent une telle intervention par voie législative.

M. Mazankowski: Nous n'allons pas aussi loin.

M. Dantzer: Je le sais.

[Texte]

Mr. Mazankowski: We think we are being rational and reasonable, and we are prepared not only to be that way but to sit down and try to work out the kind of necessary mechanism that would not provide the kind of hardships that you suggest.

I feel very strongly about the safety side. I can tell you that the fact that there are 4,000 to 5,000 people killed on our highways every year is no reason to sit back and acquiesce. We are doing everything we can to improve safety in the air. We are doing everything we can to improve safety in the railway system. On the trucking side we are developing a national safety code. The purpose of this legislation is in large part to enhance safety at sea; to enhance the marine environment. Quite frankly, I would feel very awkward, having had the opportunity to tighten up safety regulations in the marine environment, to forgo that opportunity, particularly if we had a bad rash of accidents, with no enabling provision other than to go back to the drawing boards and try to redraft a new piece of legislation. I say, Mr. Chairman, in all sincerity, if we do not adopt the moderate course that I suggested, the onus of the responsibility will not only rest on my shoulders but it will rest on the shoulders of the committee members as well.

• 1625

Mr. Dantzer: Mr. Chairman, one last question to the Minister. What would his reaction be to placing the limit at 20?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I have advanced a proposition here and I am always reasonable, flexible and accommodating. There is only one thing that I am not very reasonable and accommodating on, and that is when it comes to safety.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. We appreciate your coming here today, and Mr. Quail. You are always welcome before this committee. I understand you must now leave because of other responsibilities.

The Chair is in the hands of the committee. Do you wish to continue this session on clause 4 and on clause 10 or do you wish to adjourn so you can have some time to digest what the Minister has said today, particularly in his opening statements. Is that agreed?

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: There is one more item. It is about tomorrow's meeting. It is quite possible that we may not get a quorum tomorrow. I understand that Mr. Forrestall is canvassing the members to see how many will be here or can be here. We will have a quorum for tomorrow?

Mr. Forrestall: Yes, we will have a quorum.

The Chairman: All right. Thank you, Mr. Forrestall. We will adjourn then to the call of the Chair. Our next meeting is tomorrow morning in this room at 9.30. I remind you that it is a double meeting, so to speak. We will meet at 9.30, have a short break and meet again at 11.

[Traduction]

M. Mazankowski: Nous sommes des gens rationnels et raisonnables, tant et si bien que nous sommes prêts à nous asseoir avec les intéressés et à essayer de trouver des mécanismes qui permettent d'éviter les difficultés que vous évoquez.

Je suis très préoccupé par l'aspect sécurité. Je vous ferai remarquer que, si quatre ou cinq mille personnes sont tuées chaque année sur nos routes, ce n'est pas une raison pour ne rien faire. Nous faisons tout notre possible pour améliorer la sécurité aérienne. Nous faisons tout notre possible pour améliorer la sécurité ferroviaire. Pour le camionnage, nous sommes en train de mettre au point un code national de sécurité. Le but de notre démarche est d'améliorer la sécurité en mer et en milieu aquatique de façon générale. Je me sentrais très embarrassé de ne pas profiter de l'occasion qui m'est donnée ici de resserrer la réglementation en matière de sécurité maritime, surtout s'il se produisait une suite d'accidents déplorables. Il faudrait alors recommencer à zéro et essayer de concevoir un nouveau projet de loi. Je le dis sans ambages, monsieur le président, si nous n'adoptons pas l'approche mesurée qui est proposée ici, nous devons, vous et moi, en porter la responsabilité.

M. Dantzer: Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président. Quelles seraient les réactions du ministre si la limite était fixée à 20 mètres?

M. Mazankowski: J'ai fait une proposition, monsieur le président, mais je suis toujours prêt à me montrer raisonnable, souple et conciliant. Il y a cependant une question pour laquelle je ne suis pas prêt à me montrer raisonnable et conciliant, et c'est la question de la sécurité.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous vous sommes reconnaissants de votre présence ici aujourd'hui, en compagnie de M. Quail. Vous êtes toujours les bienvenus devant le Comité. Si je comprends bien, vous devez maintenant nous quitter parce que votre présence est requise ailleurs.

La présidence est à la disposition du Comité. Voulez-vous poursuivre cette séance sur l'article 4 et l'article 10 ou désirez-vous que la séance soit levée, pour vous permettre de méditer sur les propos du ministre aujourd'hui, en particulier sa déclaration d'ouverture? Tout le monde est d'accord.

M. Angus: Oui.

Le président: Il y a encore un point à régler, et c'est au sujet de la séance de demain. Il est possible qu'il n'y ait pas de quorum demain. Si je comprends bien, M. Forrestall est en train de vérifier auprès des membres du Comité. Y aura-t-il un quorum ou non?

M. Forrestall: Il y aura un quorum.

Le président: Très bien, merci, monsieur Forrestall. Nous allons lever la séance. Notre prochaine réunion aura lieu demain matin à 9h30. Il se peut qu'il s'agisse d'une réunion double, qui commence à 9h30 et qui reprenne à 11 heures, après une courte pause.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might say that, for very obvious reasons, it may be that we may only be able to have a single meeting tomorrow morning from 9.30 to 11. I appreciate very much the concern of the members and we look forward to returning at your call, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, tomorrow morning then from 9.30 to 11. The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Forrestall: Pour des raisons évidentes, monsieur le président, il se peut que nous ne puissions siéger que de 9h30 à 11 heures demain matin. Je comprends la situation des membres du Comité. Nous reviendrons pour la réunion que vous aurez convoquée, monsieur le président.

Le président: Très bien. La réunion de demain durera donc de 9h30 à 11 heures. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and
Commissioner, Canadian Coast Guard.

Du ministère des Transports:

R.A. Quail, Sous-ministre adjoint, Marine, Commissaire,
Garde côtière canadienne.

7
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, March 13, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 13 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to
amend the Arctic Waters Pollution Prevention
Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas
Production and Conservation Act in consequence
thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du
Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention
de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le
Code maritime et la Loi sur la production et la
conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Robert Horner

Morrissey Johnson
Jean-Luc Joncas
Arnold Malone
James A. McGrath
Peter Peterson
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin
Marcel Tremblay—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5):

On Thursday, March 13, 1986:

Terry Clifford replaced J. Patrick Nowlan;
Jean-Luc Joncas replaced Darryl Gray;
Marcel Tremblay replaced Thomas Suluk;
Dennis H. Cochrane replaced André Plourde.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement:

Le jeudi 13 mars 1986:

Terry Clifford remplace J. Patrick Nowlan;
Jean-Luc Joncas remplace Darryl Gray;
Marcel Tremblay remplace Thomas Suluk;
Dennis H. Cochrane remplace André Plourde.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 13, 1986
(15)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrester, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Appearing: Mike Forrester, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard and A. Popp, General Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*)

On Clause 1

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 21

Mike Forrester moved,—That Clause 21 be amended

(a) by striking out lines 32 to 38, on page 16 and substituting the following:

“140. (1) Where a master or seaman has lost or been deprived of

(a) any certificate granted under this Part, or

(b) any document attesting to the result of an examination relating to the granting of a certificate under this Part,

the Minister shall, subject to subsection (2), cause a replacement of the original certificate or document to be made out, certified and delivered to that master or seaman.”

(b) by striking out line 43, on page 16 and substituting the following:

“replacement of the original certificate or document”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 21, as amended, carried.

On Clause 27

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 MARS 1986
(15)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrester, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Comparaît: Mike Forrester, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine, et Commissaire de la Garde côtière canadienne; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne; et A. Popp, avocat général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Article 1

Le Secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

Article 21

Mike Forrester propose,—Que l'article 21 soit modifié

a) en retranchant les lignes 29 à 34, page 16, et en y substituant ce qui suit:

«140. (1) Le Ministre délivre au capitaine ou marin qui a perdu ou à qui on a volé:

a) soit un brevet ou certificat obtenu en vertu de la présente partie,

b) soit un document témoignant du résultat d'un examen en vue de l'obtention d'un brevet ou certificat en vertu de la présente partie,

un duplicata certifié conforme de ce brevet ou certificat ou de ce document.»

b) en retranchant la ligne 38, page 16, et en y substituant ce qui suit:

«titulaire du brevet ou certificat ou document ne l'a plus»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 21, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 27

Mike Forrestall moved,—That Clause 27 be amended by striking out lines 39 to 45, on page 17 and substituting the following:

“on summary conviction to a fine not exceeding two thousand dollars; and”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 27, as amended, carried.

On Clause 29

Brian Tobin moved,—That Clause 29 be amended by deleting lines 32 to 38, page 18, and substituting the following therefor:

“(a) on summary conviction, to a fine not exceeding one thousand dollars or to imprisonment not exceeding three months; or

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding one year.”

The Chairman ruled the amendment irreceivable in accordance with *Beauchesne* citation 773(7) and 540.

Brian Tobin moved,—That Clause 29 be amended by deleting line 38, on page 18, and substituting the following therefor:

“one year”

The question being put on the amendment, it was negated by a show of hands. Yeas: 4; Nays: 7.

Brian Tobin moved,—That Clause 29 be amended by deleting lines 36 to 38, page 18.

The question being put on the amendment, it was negated by a show of hands. Yeas: 4; Nays: 7.

Clause 29 carried.

On Clause 33

Brian Tobin moved,—That Clause 33 be amended by:

a) deleting line 22, on page 19 and substituting the following therefor:

“(a) exempt any ship or class of ship or vessel from complying”

b) deleting line 27, on page 19 and substituting the following therefor:

“or operation of such ships or classes of ships or vessels, where the Board”

With unanimous consent, Brian Tobin was allowed to withdraw his amendment.

Clause 33 carried.

Clause 36 carried.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 27 soit modifié en retranchant les lignes 32 à 40, page 17, et en y substituant ce qui suit:

«de désertion et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 27, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 29

Brian Tobin propose,—Que l'article 29 soit modifié en retranchant les lignes 32 à 39, page 18, et en y substituant ce qui suit:

«a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de mille dollars ou un emprisonnement maximal de trois mois;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, en emprisonnement maximal d'un an.»

Le président déclare l'amendement irrecevable à la lumière des commentaires 773(7) et 540 du *Beauchesne*.

Brian Tobin propose,—Que l'article 29 soit modifié en retranchant la ligne 39, page 18, et en y substituant ce qui suit:

«maximal d'un an.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 4; Contre: 7.

Brian Tobin propose,—Que l'article 29 soit modifié en retranchant les lignes 37 à 39, page 18.

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 4; Contre: 7.

L'article 29 est adopté.

Article 33

Brian Tobin propose,—Que l'article 33 soit modifié:

a) en retranchant la ligne 21, page 19, et en y substituant ce qui suit:

«a) soit exempter un navire ou classe de navire ou bâtiment de l'observa-»

b) en retranchant la ligne 28, page 19, et en y substituant ce qui suit:

«l'exploitation des navires ou des classes de navire ou des bâtiments, s'il le juge»

Par consentement unanime, Brian Tobin est autorisé à retirer son amendement.

L'article 33 est adopté.

L'article 36 est adopté.

At 10:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call
of the Chair.

A 10 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation
du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, March 13, 1986

• 0940

The Chairman: I see a quorum, gentlemen. I would like now to continue consideration of Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Once again I would like to welcome Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Administration, and Commissioner, Canadian Coast Guard. Along with Mr. Quail we have Mr. A. Popp, General Counsel; Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard; and Mr. Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development.

It is my understanding that there is agreement to continue to stand clause 1.

An hon. member: No.

The Chairman: I am sorry. I think there is an agreement to stand clause 4 and clause 10, but we will begin with clause 1.

On clause 1

Mr. J. Michael Forrestall (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, on clause 1, members will recall two concerns were raised that remain outstanding, one dealing with the words "any" and "every". It is the intention of the department to select the word "any", and if there is some agreement among us, they can prepare the necessary amendments and consequential amendments to ensure consistency throughout the bill and bring those back to us early next week.

The second point, members will recall, was the expressed concern over the definition of "hovercraft"; the dynamically supported vehicles. Work is continuing on that and we should have an amendment next week.

Clause 1 allowed to stand

The Chairman: We have agreed to stand clause 4 and also clause 10, so our next clause for consideration is clause 21.

On clause 21

The Chairman: There is a PC amendment—PC-4 on page 15 of your book of amendments—on clause 21. I would like to ask Mr. Forrestall to move the amendment, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am pleased to move that clause 21 of Bill C-75 be amended (a) by striking out lines 32 to 38 on page 16 and substituting the following: marginal note, "Loss of certificate or document":

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 13 mars 1986

Le président: Puisque nous avons le quorum, messieurs, je voudrais que nous reprenions l'étude du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

De nouveau je souhaite la bienvenue à M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Administration de la marine et Commissaire de la Garde côtière canadienne. M. Quail est accompagné de M. A. Popp, conseiller général, de M. Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière, et de M. Fergus Millar, Chef, Élaboration de la législation, Garde côtière.

Nous sommes convenus, je crois, de continuer à réserver l'article 1.

Une voix: Non.

Le président: Excusez-moi. Je pense que nous étions convenus de réserver l'article 4 et l'article 10, mais nous commencerons par l'article 1.

Article 1

M. J. Michael Forrestall (secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports): Monsieur le président, à propos de l'article 1, je rappellerai aux députés que deux questions restaient en suspens, l'une portant sur les mots *any* et *every* dans le texte anglais. Le ministère a l'intention de choisir le mot *any*, et si nous pouvons nous entendre sur ce point, il sera procédé à la préparation des amendements nécessaires ainsi que des amendements corrélatifs, afin d'uniformiser le texte de loi et de nous soumettre cette nouvelle version au début de la semaine prochaine.

Le second point, comme on s'en souvient sans doute, porte sur la définition de l'aéroglysseur, des engins à portance dynamique. Des travaux sont en cours sur ce point, et l'amendement nous sera présenté la semaine prochaine.

Article 1 réservé

Le président: Nous sommes convenus de réserver l'article 4 ainsi que l'article 10; nous allons donc passer à l'étude de l'article 21.

Article 21

Le président: Nous sommes saisis d'un amendement du Parti conservateur, à savoir PC-4, page 15 de votre fascicule d'amendements. Je vais demander à M. Forrestall de proposer l'amendement.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vais donc proposer que l'on amende l'article 21 du projet de loi C-75 (a) en retranchant les lignes 29 à 34, à la page 16, et en les remplaçant par ce qui suit: note marginale «Perte du brevet ou certificat»:

[Texte]

140.(1) Where a master or seaman has lost or been deprived of

(a) any certificate granted under this Part, or

(b) any document attesting to the result of an examination relating to the granting of a certificate under this Part,

the Minister shall, subject to subsection (2), cause a replacement of the original certificate or document to be made out, certified and delivered to that master or seaman.

and (b), by striking out line 43 on page 16 and substituting the following:

replacement of the original certificate or document

Amendment agreed to

Clause 21 as amended agreed to

On clause 27

• 0945

The Chairman: There is a proposed amendment to clause 27 of Bill C-75, which is PC-5 at page 17 in your book of amendments.

I would invite Mr. ForreSTALL to move the proposed amendment, please.

Mr. ForreSTALL: I move that clause 27 of Bill C-75 be amended by striking out lines 39 to 45 on page 17 and substituting the following:

on summary conviction to a fine not exceeding two thousand dollars; and

The Chairman: Thank you, Mr. ForreSTALL.

Is there any discussion?

Mr. Angus.

Mr. Angus: Just briefly, I want to thank the government for bringing in this amendment. I think it was unfortunate in the original drafting of Bill C-75 that they did not catch it. The amendment removes the penalty of imprisonment for an individual who deserts his ship. Thank you.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: We want to support that amendment for the same reason, that the term of imprisonment is removed, and, if we may, to give notice now that we will be withdrawing proposed amendment L-2.

The Chairman: Is there any further discussion on the proposed amendment?

Amendment agreed to

Clause 27 as amended agreed to

On clause 29

The Chairman: This is proposed amendment L-3 on page 19 of your book of amendments.

Mr. Tobin.

[Traduction]

140.(1) Le ministre délivre au capitaine ou marin qui a perdu ou à qui on a volé

a) soit un brevet ou certificat obtenu en vertu de la présente partie

b) soit un document témoignant du résultat d'un examen en vue de l'obtention d'un brevet ou certificat en vertu de la présente partie,

un duplicat certifié conforme de ce brevet ou de ce documents.

et (b) en substituant à la ligne 38, page 16 ce qui suit:

titulaire du brevet ou certificat—ou—ne l'a plus.

L'amendement est adopté

L'article 21 ainsi modifié est adopté

Article 27

Le président: Nous sommes saisis d'un projet d'amendement à l'article 27 du projet de Loi C-75, à savoir le PC-5, qui se trouve à la page 17 de votre fascicule d'amendement.

J'invite M. ForreSTALL à proposer l'amendement en question.

M. ForreSTALL: Je propose d'amender l'article 27 du projet de Loi C-75 en supprimant les lignes 32 à 40, à la page 17, et en les remplaçant par:

de désertion et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars;

Le président: Je vous remercie, monsieur ForreSTALL.

Y a-t-il discussion?

Monsieur Angus.

M. Angus: Je voudrais, sans m'attarder, remercier le gouvernement d'avoir proposé cet amendement. Il est regrettable, en effet, que cet amendement, qui supprime la peine d'emprisonnement pour le déserteur d'un bateau, ne figure pas déjà dans la version originale du projet de Loi C-75. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: C'est pour la même raison que nous appuyons cet amendement, à savoir la suppression de la peine d'emprisonnement, et si vous nous le permettez, nous allons donc retirer le projet d'amendement L-2.

Le président: Y a-t-il d'autres discussions sur le projet d'amendement?

L'amendement est adopté

L'article 27 ainsi modifié est adopté

Article 29

Le président: Il s'agit du projet d'amendement L-3, qui se trouve à la page 19 de votre fascicule d'amendement.

Monsieur Tobin.

[Text]

Mr. Tobin: The purpose of our amendment is to bring the penalties on stowaways in line with what we believe to be a reasonable escalation from the current act, as old as it is, providing an adequate penalty to those who have been involved in a stowaway incident. We think the increase being proposed by the government is rather harsh. We do not know what the incidence of stowaways is, but we think that a judge being given the power on summary conviction to impose a prison term of one year maximum is sufficient. We think the government has gone further than is necessary with this particular proposal on the bill.

I would just say to the government that, in the same sense as they have exhibited, I think, some common sense and some sober second reflection on the question of desertion by getting rid of the archaic rules of imprisonment and so on, they might consider more appropriate escalation in the penalties as provided in our proposed amendment L-3.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

The Chair has a problem here. I am going to have to rule this out of order. According to *Beauchesne*, citation 773, you cannot relax the conditions of the Royal Recommendation. In other words, you cannot reduce a fine. You can increase it but not reduce it.

Mr. Tobin: You cannot reduce it from the existing Canada Shipping Act or from the proposed bill by the government?

The Chairman: From the bill itself.

Mr. Tobin: From the bill itself versus the existing act?

The Chairman: That is right. It is citation 773.(7) in *Beauchesne*.

Mr. Tobin: I would just make the observation that it was my understanding that the reference you refer to from *Beauchesne*—perhaps I misunderstood and the Chair might enlighten me—referred to the existing legislation. We are making now new degrees of penalties from the existing legislation, which is 50 years old.

• 0950

Mr. Chairman, if you are telling us today, and I hope all members will consider this no matter what party they are from, that in drafting new legislation a standing committee of Parliament can do nothing but either increase a penalty, as proposed by the Crown, or wipe it out all together, then the ability of a standing committee to function—and think about this, gentlemen—is seriously impaired. What I understood in drafting this amendment, Mr. Chairman, was that we could not reduce the existing penalties, as currently found in the Canada Shipping Act, as old as it is, but what the Crown was doing in bringing forward its amendment or its bill was upgrading the penalties for stowaways.

[Translation]

M. Tobin: Le but de notre amendement est d'augmenter les peines prévues pour les passagers clandestins, par rapport aux peines prévues par la loi actuelle, établies il y a déjà fort longtemps, afin que ces peines correspondent à la gravité de l'acte de ceux qui ont participé à un incident de ce genre. La peine prévue par le gouvernement nous paraît trop sévère. Nous ne savons pas combien il y a de cas de passagers clandestins, mais il nous semblerait suffisant qu'un juge puisse, sous déclaration de culpabilité par procédure sommaire, imposer une peine d'emprisonnement d'une durée maximale d'un an. Le gouvernement nous semble être allé trop loin en la matière.

Je voudrais faire remarquer au gouvernement qu'après avoir fait preuve de bon sens et de modération en supprimant la règle archaïque d'emprisonnement pour désertion, il devrait également songer à graduer davantage les peines dans le cas où nous sommes saisis et sur lequel porte notre projet d'amendement L-3.

Le président: Je vous remercie, monsieur Tobin.

Je vois là une difficulté et vais devoir déclarer ceci contraire au règlement. D'après *Beauchesne*, commentaire 773, on n'a pas le droit de rendre moins rigoureuses les conditions de la recommandation royale, ce qui revient à dire qu'on n'a pas le droit de réduire une amende. On peut l'augmenter, mais non la réduire.

M. Tobin: Vous voulez dire qu'on n'a pas le droit d'atténuer une peine prévue dans la Loi sur la marine marchande, ou dans le projet de loi du gouvernement?

Le président: Dans le projet de loi lui-même.

M. Tobin: Dans le projet de loi par rapport à la loi existante?

Le président: C'est exact. Vous trouverez cette règle sous le commentaire 773.(7) de *Beauchesne*.

M. Tobin: J'avais cru comprendre que le commentaire de *Beauchesne* se référait à la loi actuelle, mais j'ai peut-être mal compris auquel cas je demande au président de me renseigner. Nous sommes en train de remanier l'échelle des peines prévues dans la loi actuelle, qui date d'il y a 50 ans.

Monsieur le président, si vous voulez dire par là qu'en élaborant une nouvelle loi—et je prie tous les députés de réfléchir à cela, quel que soit leur parti—un comité permanent du Parlement n'a qu'une seule alternative, soit alourdir une peine, comme le propose la Couronne, soit la supprimer entièrement il nous faut bien en conclure, messieurs, que le fonctionnement du Comité est gravement handicapé. En rédigeant cet amendement, monsieur le président, je croyais comprendre que nous n'avions pas le droit d'alléger les peines actuellement prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada, si ancienne qu'elle soit, mais que la Couronne, en proposant son amendement ou son projet de Loi, augmentait les peines pour les passagers clandestins.

[Texte]

If the Chair rules that a standing committee cannot even reduce the proposed—because it is still a bill that is proposed. It has not passed Parliament yet. It is not law. The only thing that is law today is the old Canada Shipping Act. This is a proposal by the Crown. If a standing committee, as part of its job, cannot do anything but either increase the Crown's proposition or wipe it out entirely, then it seriously, and I put this to members of the standing committee on all parties, inhibits the ability of a standing committee, I think, to do anything other than to confirm the Crown's proposal, or to wipe it out entirely.

What if the Crown had come with a completely unreasonable proposal? This committee would be left with the option of either having no penalty or confirming that unreasonable proposal. I ask the Chair and members to consider that. It leaves me in some dilemma, Mr. Chairman.

The Chairman: I have Mr. Forrestall, Mr. Malone, Mr. Johnson, and Mr. Belsher.

Mr. Tobin: It is an incredible development.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not want particularly to address the question that is raised by Mr. Tobin, but if it is of assistance to the members, let me make this comment or observation.

The changes, of course, to bring them in line with the summary process, that takes it into the venue of the Criminal Code of Canada, and the fine levels are those levels consistent with the Criminal Code of Canada. That was the intent of the government's motion.

Mr. Chairman, I will refrain from addressing myself to the point of Mr. Tobin.

The Chairman: Mr. Malone is next, please.

Mr. Malone: Mr. Chairman, you obviously have to rule in a way in which precedents and Beauchesne would suggest you do at the present time. I do not want to speak with regard to the penalty or how much it ought to be, except to say that, though I recognize I am making history, I find a lot of wisdom in what Mr. Tobin is saying.

The new spirit of the reforms to Parliament supposedly ought to be giving committees greater power in the formation of legislation. I wanted to signal your attention only to say that to the extent there are concerns with past precedents, perhaps it is necessary for us to seek, via the Speaker or other routes, ways in which these committees can become more of a singular master of their own destiny to do the work the committee in itself and in its own wisdom deems important. I am not sure, sir, of the appropriate process. I do not speak to the specific clause at this moment, other than to say that I think we need to address the question of the powers of each of these committees to be able to make legislation to the government without being shackled prior to making any decisions.

[Traduction]

Si le président décide qu'un comité permanent n'a pas même le pouvoir de réduire les peines proposées... car à l'heure actuelle il s'agit encore d'un simple projet de loi, un projet dont le Parlement n'a pas encore été saisi, qui n'est pas encore devenu loi, la seule loi que nous ayons à l'heure actuelle étant l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit d'une proposition de la Couronne et si un comité permanent, dans l'exercice de ses fonctions, a seulement pour option soit d'alourdir la peine proposée par la Couronne, soit de la supprimer entièrement, cela revient—et j'attire là-dessus l'attention des membres du Comité, à quelque parti qu'ils appartiennent—à ne leur permettre que d'avaliser la proposition de la Couronne ou de la supprimer intégralement.

Qu'advierait-il si la Couronne avait fait une proposition excessive? Il ne resterait au Comité d'autre option que de supprimer toute peine ou d'approuver une peine excessive. C'est le dilemme dans lequel je me trouve, et je prie le président et les membres du Comité d'y réfléchir.

Le président: Les personnes suivantes ont demandé à prendre la parole: messieurs Forrestall, Malone, Johnson et Belsher.

M. Tobin: On aboutit vraiment à une situation insensée.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne tiens pas particulièrement à répondre à la question soulevée par M. Tobin, mais si les membres du Comité le veulent bien, j'aimerais faire un commentaire.

Les modifications sont proposées en fonction de la procédure sommaire, afin qu'elles soient rattachées au Code pénal du Canada, et le niveau des amendes a été établi en fonction de ce dernier. Telle était l'intention de la motion du gouvernement.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de revenir sur la question soulevée par M. Tobin.

Le président: La parole est ensuite à M. Malone.

M. Malone: Monsieur le président, il est évident que vous devez tenir compte des précédents et du règlement de *Beauchesne*. Je ne veux pas aborder la question de la gravité des peines sinon pour dire que, même si je fais sensation en le disant, l'intervention de M. Tobin m'a paru empreinte de sagesse.

D'après l'esprit de la réforme parlementaire, les comités devraient être investis de beaucoup plus de pouvoirs dans l'élaboration des lois. Je voulais simplement vous faire remarquer que si l'on tient compte des précédents, nous devrions peut-être essayer de chercher, soit par l'orateur de la chambre soit par d'autres voies, comment les comités pourraient mieux prendre en main leur propre destin et faire le travail qu'ils jugent important. Je ne sais pas quelle est la procédure à suivre, et je ne parle pas ici de l'article en question, sinon pour dire que c'est toute la question du pouvoir législatif des comités qui est en jeu, pouvoir qui ne devrait pas être entravé d'avance.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have to agree with what Mr. Tobin has said and what Mr. Malone has said. I was astonished last week when we were talking about making changes to clause 1 that the ruling in *Beauchesne* was in effect. And when I refer to what Arnold has said, we have brought in new parliamentary reform, but yet our hands are tied in committee because of precedents set many, many years ago. I do not know where the true spirit of reform is going to be if we are trying to bring in amendments to an act that is very outdated and yet we have to abide by rulings of one man's opinion from many, many years ago.

• 0955

The Chairman: Thank you.

I am sorry, are you finished, Mr. Johnson?

Mr. Johnson: Yes I am; thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

I would challenge your ruling of its being out of order simply because I feel it is the committee's right to be able to offer amendments, whether they increase or whether they decrease penalties. I see no reason why we should not be able to consider this amendment.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Belsher.

Mr. Taylor is next and then Mr. Reid, followed by Mr. Forrestall and by Mr. Angus.

Mr. Taylor: Is the point raised by Mr. Tobin the one on not exceeding two years?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, yes. Mr. Taylor is correct; it has to do with stowaways. It reduces the penalty as proposed by the Crown, but increases dramatically the penalties that are currently in the act.

Mr. Taylor: Well, Mr. Chairman, I think if the rules are that we follow *Beauchesne*, and if we are going to ignore *Beauchesne* in one instance, then we will have to ignore *Beauchesne* in many, many other instances.

It is like a ball game, if two teams agree that they are not going to have three strikes and out, but that they will have four strikes, it would not be acceptable at all. I think if the rule is wrong in *Beauchesne*, then we have the authority to create a rule of our own in our Parliament, but unless there is such a rule in our own Parliament, we are bound by the rules in *Beauchesne*. I do not think we should now ignore the rule in *Beauchesne*. If we think it is wrong, let us try to get it changed, but while it is there, we had better obey; otherwise, we are going to put ourselves in a position in which any rule is going to be cast aside.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Before we proceed further, the problem here is that the Chair is restricted in this case by *Beauchesne*, but also by the fact that we are discussing

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Malone. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, je pense sur ce point comme M. Tobin et comme M. Malone. J'ai été stupéfait de constater, la semaine dernière, lorsqu'il était question de modification à l'article 1, que nous devons nous en tenir à la règle de *Beauchesne*. Et pour en revenir à ce que disait Arnold, nous avons introduit une réforme parlementaire, mais il n'en reste pas moins que les comités sont pieds et poings liés en raison de précédents qui remontent à la nuit des temps. À quoi nous servent les réformes si, chaque fois que nous essayons d'amender une loi tout à fait désuète, nous nous heurtons à des précédents complètement dépassés.

Le président: Je vous remercie.

Est-ce que vous avez terminé, monsieur Johnson?

M. Johnson: Oui, merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Je récusé votre décision de déclarer l'amendement irrecevable, car il me semble que c'est le droit du Comité de proposer des amendements, que leur effet soit d'augmenter ou de diminuer les peines. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas pouvoir examiner cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Belsher.

La parole est maintenant à M. Taylor, suivi de messieurs Reid, Forrestall et Angus.

M. Taylor: L'amendement de M. Tobin est-il celui qui vise à ne pas augmenter la peine au-delà de deux ans?

M. Tobin: Oui, monsieur le président, M. Taylor a raison, l'amendement réduit la peine proposée par la Couronne pour les passagers clandestins, mais augmente considérablement les peines actuellement prévues par la loi.

M. Taylor: Monsieur le président, si nous devons obéir aux règles de *Beauchesne*, nous ne pouvons les ignorer dans un cas sans avoir, par la suite, à les ignorer dans bien d'autres.

C'est comme dans tout jeu de ballon, où les équipes ne peuvent inventer de nouvelles règles. Si la règle de *Beauchesne* n'est pas acceptable, nous sommes habilités à proposer de nouvelles règles au Parlement, mais tant que le Parlement ne les aura pas approuvées, nous sommes liés par les règles de *Beauchesne* et nous ne pouvons pas les enfreindre. Si elles nous paraissent mauvaises, essayons de les changer, mais tant qu'elles existent, nous devons nous y plier, faute de quoi nous allons créer une situation où toute règle peut être ignorée.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. Avant de poursuivre, le président voudrait vous faire remarquer que dans le cas qui nous concerne, nous sommes limités par une règle de *Beauchesne*, mais également par le fait que nous

[Texte]

a bill, not the original act. We are guided by this bill, Bill C-75.

For your enlightenment as well as my own, I will just read *Beauchesne* Citation 540 regarding the Royal Recommendation.

The guiding principle in determining the effect of an amendment upon a the financial initiative of the Crown is that the communication, to which the Royal Recommendation is attached, must be treated as laying down once for all (unless withdrawn and replaced) not only the amount of the charge but also its objects, purposes, conditions and qualifications. In relation to the standard thereby fixed, an amendment infringes the financial initiative of the Crown not only if it increases the amount but also if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge. And this standard is binding not only on private members but also on Ministers whose only advantage is that, as advisers of the Crown, they can present new or supplementary estimates or secure the Royal Recommendation to new or supplementary resolutions.

Following on that there is *Beauchesne* Citation 773.(7), and I will read that; it is short:

An amendment is out of order if it imposes a charge upon the Public Treasury, if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the Royal Recommendation. *Journals* June 17, 1969, page 11:72.

So the Chair is restricted here by both citations. I will, of course, proceed and listen to more discussion and debate on it.

The next on my list is Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

• 1000

In light of your most recent ruling, with the advice of your officials, I take it you are saying that the financial initiative of the Crown includes a recommendation with respect to punishment or a penalty, fine or imprisonment. I wonder if that is a true and proper interpretation of the rules to which you refer.

I think the second portion of it draws closer to the point and talks about recommendations, but I am not going to be put in a position of voting against the ruling of the Chair.

I wonder if we could ask Mr. Forrestall, through you, Mr. Chairman, this question. When he considered his amendment, PC-5, and the reduction in the penalty imposed for persons who desert a ship, did he then consider clause 29, which is, in my mind, a lesser offence than that of a stowaway? Why is he

[Traduction]

discutons d'un projet de loi, et non de la loi originale. Nous devons nous laisser guider par ce projet de loi, le Bill C-75.

Pour votre gouverne ainsi que pour la mienne, je vais vous lire le commentaire numéro 540 de *Beauchesne* relatif à la recommandation Royale.

Le principe directeur quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant, une fois pour toute (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent. En ce qui concerne la norme ainsi fixée, tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il augmente le montant, mais aussi s'il en étend les objets et les fins, ou s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé, ou recommandé, un prélèvement. Cette norme lie non seulement les simples députés mais aussi les ministres, dont l'unique avantage, en leur qualité de conseillers de la Couronne, est de pouvoir présenter des crédits nouveaux ou supplémentaires ou d'obtenir une recommandation royale de résolutions nouvelles ou supplémentaires.

A ce commentaire se rattache le commentaire 773.(7) de *Beauchesne*, qui est court et dont je vais vous donner lecture.

Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entachées des vices suivants: s'il impose une charge au Trésor ou s'il n'est pas conforme à la Recommandation Royale dans la mesure où il en étendrait l'objet ou la portée ou rendrait moins rigoureuses les réserves et les conditions qu'elle prescrit (*Journaux* du 17 juin 1969 page 1172).

Le président est donc limité ici par ces deux commentaires, mais il est, bien entendu, disposé à entendre d'autres commentaires ou discussions, si vous le voulez.

Le suivant sur ma liste est M. Reid.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le président.

Après la décision que vous venez de prendre, avec le conseil des experts, vous dites, je pense, que l'initiative financière de la Couronne comporte une recommandation portant sur la peine ou le châtement, une amende ou l'emprisonnement. Je me demande si c'est l'interprétation correcte et véritable des règles dont vous parlez.

Je crois que la deuxième partie se rapproche davantage de la question et parle de recommandation, mais je ne vais pas voter contre une décision du président.

Est-ce que vous nous permettriez, monsieur le président, de poser par votre intermédiaire une question à M. Forrestall? Lorsqu'il a examiné le projet d'amendement PC-5 et la réduction de la peine imposée à ceux qui abandonnent un bateau, a-t-il tenu compte de l'article 29, qui, à mon avis,

[Text]

now in the position of recommending a penalty for a stowaway in the amount—an excessive amount—that is hereby imposed, particularly in light of a reduction, where a person actually deserts a ship, under clause 27?

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid.

Mr. Reid: Could he volunteer a reduction in the penalty for clause 29?

The Chairman: The Chair is primarily concerned here with the fine:

(a) on summary conviction, to a fine not exceeding one thousand dollars or to imprisonment not exceeding three months.

Is the financial part of it that is giving us trouble.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the ruling of course is quite in order and quite proper. I am not sure that we have a vehicle to proceed much further along the route we are going. We are a legislative committee. The reform of Parliament, I think, in terms of improving and enhancing the role of the backbencher, lies more in the area of work on the permanent standing committees of Parliament.

There are two things that we must remember here. First of all, this is a matter that has been approved in principle by the House of Commons, of which we are simply a servant.

The second point—just to go back and deal strictly with the amendment, I think we have done basically three things. In response to the Seafarers' International Union of Canada and their witness Mr. Thomasson, we have taken the term "hard labour" out of the act. We have upgraded and brought into the 20th Century the penalties for certain acts or omissions at sea. We have simply gone to the summary conviction process, which takes it into the Criminal Code. I repeat, all this amendment does is bring it in line with the penalties provided for under the Criminal Code.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

There is a way out of this. At report stage, the Minister may bring in an amendment, possibly similar to Mr. Tobin's, with a revised recommendation. So that is something we can keep in mind.

I must say, I am certainly more than somewhat in sympathy with those who are questioning Beauchesne at this point, because if legislative committees are to have teeth, I suppose we should be greater or bigger masters in our house. But it is not for me at this point to overrule Beauchesne. I cannot.

Mr. Tobin.

Mr. Forrestall: It is an argument for debate in another place and another time.

[Translation]

comporte une peine inférieure à celle infligée aux passagers clandestins? Comment se fait-il qu'il soit en mesure de recommander pour les passagers clandestins une peine que l'on peut juger excessive si l'on considère la réduction de peine demandée pour ceux qui, au terme de l'article 27, abandonnent un bateau?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid.

M. Reid: Est-ce qu'il pourrait demander une réduction de la peine dans l'article 29?

Le président: Ce qui préoccupe ici le président, c'est surtout l'amende:

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de mille dollars ou un emprisonnement maximal de trois mois;

C'est l'amende qui soulève des difficultés.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, la décision, bien entendu, est parfaitement recevable. Je ne sais pas si nous avons un dispositif nous permettant d'aller beaucoup plus loin dans la voie suivie. Nous formons un comité législatif. La réforme parlementaire qui visait à élargir et à renforcer le rôle du simple député, porte davantage sur ce qui touche aux comités permanents du Parlement.

Nous devons tenir compte ici de deux choses: d'une part, c'est une question qui a été approuvée en principe par la Chambre des Communes, dont nous sommes les simples serviteurs.

Par ailleurs, et pour en revenir strictement à l'amendement, nous avons réalisé trois objectifs. Sur la demande du Syndicat international des marins canadiens et de leur représentant, M. Thomasson, nous avons retiré de la loi le terme *travaux forcés*. Nous avons modifié les peines prévues pour certains actes ou omissions d'actes commis en mer en fonction de notre époque. Nous avons adopté la procédure sommaire de déclaration de culpabilité, qui se rattache au Code criminel. Cet amendement, je le répète, ne fait qu'aligner les peines sur celles prévues par le Code criminel.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

Il y aurait une façon de nous en tirer. Au stade du rapport, le ministre peut introduire un amendement, semblable peut-être à celui de M. Tobin, avec une recommandation révisée. C'est donc une possibilité que nous pouvons garder présente à l'esprit.

Je reconnais avoir beaucoup de sympathie pour ceux qui s'élèvent contre cette règle de *Beauchesne*, car les comités législatifs, s'ils veulent faire oeuvre utile, devraient être davantage maîtres de leurs décisions. Mais ce n'est pas à moi de passer outre à une règle de *Beauchesne*, ce n'est pas mon rôle.

Monsieur Tobin.

M. Forrestall: C'est un sujet dont il convient de discuter à un autre moment, dans un autre contexte.

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a couple of comments in the interest of not unduly delaying the work of the committee, and it is certainly not my intention to question the ruling of the Chair. The Chair has made, given Beauchesne's citations, an appropriate ruling..

Mr. Chairman, the notion that reform applies primarily to standing committees and not to legislative committees, with respect, Mr. Forrestall, is one that I could not agree with, because legislative committees arose out of or are a direct product of the reform process. There were no legislative committees around this place a short while ago. So legislative committees arose out of reform. That is point No. 1.

• 1005

Point No. 2, Mr. Chairman,—

Mr. Forrestall: It was precisely to free up the standing committees, Brian.

Mr. Tobin: Yes, sure.

Mr. Forrestall: So they could exercise judgment and thoughtful consideration.

Mr. Tobin: Agreed, Mike. I think Mr. Forrestall and, indeed, the chairman would have some sympathy with what I and other members are saying about the box we find ourselves in because of the *Beauchesne* citation. I do not think any member has disagreed that there is indeed a box.

Again, I put this on the record, then I make a suggestion: What I find difficult is that when I look at amendment PC-5, which got rid of the jail term for desertion, had the government in its wisdom set a different limit, for example on desertion, rather than \$2,000 it had put it at \$1,500, it would have been perfectly in order because the Crown had moved the amendment under the *Beauchesne* citation.

Had Mr. Belsher moved exactly the same amendment, the Chair would have ruled the amendment out of order. In the case of my own amendment, had the Crown moved this amendment, it would have been in order. Because I moved it, or if Mr. Angus had moved it or any opposition member had moved it, it would have been out of order.

I again point out to members, because perhaps this is something we can raise, Mr. Chairman, or perhaps the chairman can raise in the appropriate place for review, whenever a member moves an amendment which increases penalties, not decreases the Crown's taxing powers from an existing act that is currently the law of the land, but nevertheless decreases it from the proposal of the Crown—we are drafting legislation now—it is ruled out of order.

I find, and I am sure all members find, there is, perhaps not by design but by accident, something fundamentally wrong with the whole notion that the legislative committee should be drafting legislation when our hands are tied in this way.

Mr. Chairman, may I suggest that rather than dealing with this clause at this time, we allow it to stand, because the issue to me is more important actually than the amendment, to be quite honest. I can live with the government's clause if it

[Traduction]

M. Tobin: Monsieur le président, je ne veux pas retarder les travaux du Comité, et je n'ai pas non plus l'intention de m'élever contre une décision du président, mais je voudrais simplement faire encore quelques brèves remarques. Le président, en s'appuyant sur les commentaires de *Beauchesne*, a tranché de manière appropriée.

Mais je ne suis nullement d'accord avec ce que vient de dire M. Forrestall, monsieur le président, à savoir que la réforme s'applique surtout aux comités permanents et non aux comités législatifs, car ces derniers procèdent directement de la réforme. Il y a quelque temps les comités législatifs n'existaient pas, car c'est à la suite de la réforme qu'ils ont été créés.

Deuxièmement, monsieur le président...

M. Forrestall: C'est justement pour libérer les comités permanents.

M. Tobin: Bien entendu.

M. Forrestall: Afin qu'ils puissent étudier les projets de loi à fond.

M. Tobin: Tout à fait d'accord. Je pense que M. Forrestall ainsi que le président comprennent la difficulté dans laquelle nous nous trouvons à cause du règlement de *Beauchesne*. Je pense que nous sommes tous plus ou moins d'accord là-dessus.

Parlant de l'amendement PC-5, qui a eu pour effet de supprimer la peine de réclusion pour la désertion, si le gouvernement avait imposé une peine de 1,500\$ plutôt que 2,000\$, cela aurait été recevable, vu que d'après *Beauchesne*, c'est la Couronne qui aurait proposé cet amendement.

Par contre si cet amendement avait été proposé par M. Belsher, il aurait été irrecevable. L'amendement que j'ai proposé aurait été recevable s'il avait été proposé par la Couronne, et il devient irrecevable du seul fait qu'il a été proposé par moi ou par n'importe quel autre député de l'opposition.

Je le répète, car cette question peut éventuellement être soulevée devant les instances appropriées. Chaque fois qu'un député propose un amendement ayant pour effet de diminuer les amendements par rapport à ce qui a été proposé par la Couronne, ce qui n'est pas l'équivalent de diminuer les pouvoirs fiscaux de la Couronne tel que définis aux termes de loi en vigueur, pareil amendement est déclaré irrecevable.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il y a quelque chose qui cloche du fait de ces entraves, qui pèsent sur les comités législatifs.

Je propose donc, monsieur le président, de réserver cet article, car j'estime que le principe en cause est plus important que l'amendement lui-même. Il est d'ailleurs fort probable que cet amendement sera adopté par la majorité, ce qui est tout à

[Text]

passes, and it may well pass, the government's decision. It may be the decision of the members of the committee. The majority decides always and I would not presume to say how the majority would vote. But can we ask that the amendment, or the clause stand, if we can put it that way, and that the Parliamentary Secretary take it under advisement with the officials and the Minister and come back? If he comes back with exactly the same clause, then I obviously have to accept. But until there is some redefining of what Beauchesne means, there is nothing I can do.

I say to members: More important than my amendment is the notion that we are not able to set . . . I agree, we should not be able to reduce the fines in the existing act. That is up to the Crown. But surely, on the Crown's proposal for replacement of the existing act, we ought to be able to have some say. I make that suggestion in the hope that we can get on with other work.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. I have Mr. Angus next, but before I go to Mr. Angus, you made reference, Mr. Tobin, to PC-5. In PC-5, the fine was not reduced.

Mr. Tobin: As I said, Mr. Chairman, had the government decided to reduce the fine from \$2,000 to \$1,500, it would have been perfectly in order because it was an amendment replacing their existing clause by the Crown. Had that same proposal been made by Mr. Belsher, for example, it would have been out of order because it was a private member who was doing it.

The Chairman: It is my understanding it still would have been out of order had PC-5 actually reduced the fine.

Mr. Tobin: If that is the case, Mr. Chairman, the situation is even worse than I had first thought, because now you are saying that once the Crown commits itself to a piece of paper in a draft bill, not even the Crown can say, oh, my gosh, that is ridiculous, we are going to change that.

The Chairman: There is another place and another time for that. The Minister can change the Royal Recommendation at report stage.

Mr. Tobin: It is even worse, Mr. Chairman.

The Chairman: You may very well be right. Mr. Angus, I am sorry.

Mr. Angus: Mr. Chairman, it is nice of you to come back to the list.

Mr. Tobin: I am not going to move a motion beyond your ruling, but Mr. Angus might.

[Translation]

fait normal, et l'idée ne me viendrait pas d'influencer la majorité. Je propose néanmoins de réserver cet article afin que le secrétaire parlementaire puisse discuter de ce problème avec les fonctionnaires et éventuellement le ministre. Si à l'issue de ces discussions, il est décidé que l'article restera inchangé, je m'inclinerai bien entendu. Je voudrais donc avoir une interprétation de cet article de Beauchesne.

L'important en l'occurrence est donc cette entrave à notre liberté de manœuvre. Je conviens que seule la Couronne peut réduire les amendements dans des textes de loi existants. Par contre j'estime que nous devrions être libres d'intervenir en ce qui concerne les dispositions du nouveau projet de loi. J'espère que vous serez d'accord pour réserver cet article.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Avant de donner la parole à M. Angus, je vous ferai remarquer que l'amendement PC-5 n'a pas pour effet de réduire l'amende.

M. Tobin: Si le gouvernement avait décidé de porter l'amende de 2,000\$ à 1,500\$, cela aurait été recevable. Par contre si ce même amendement avait été proposé par M. Belsher, qui est un simple député, l'amendement aurait été irrecevable.

Le président: Je crois que l'amendement PC-5 aurait été irrecevable s'il avait eu pour effet de réduire l'amende.

M. Tobin: Dans ce cas la situation est encore plus grave que je ne craignais. Cela voudrait dire que même la Couronne n'a pas le droit de modifier un projet de loi.

Le président: Le ministre est habilité à introduire des qualifications à l'étape du rapport.

M. Tobin: C'est pire encore, monsieur le président.

Le président: Vous avez peut-être raison. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie de m'avoir donné la parole à nouveau.

M. Tobin: je ne vais pas proposer une motion au sujet de votre décision, mais M. Angus le fera peut-être.

• 1010

Mr. Angus: I want to suggest perhaps a way in which we can express our concerns over this very important issue. I agree with my colleagues that it does tie our hands to a great extent. I suggest that upon completion of our deliberations on Bill C-75 and before we allow ourselves to dissolve, or whatever the function is at the end of a legislative committee, we spend some time reviewing the process, because I think for a lot of us this has been the first time through a fairly lengthy legislative process in the legislative committee. Let us perhaps do a report to the House on this particular matter indicating that we are

M. Angus: Si vous le permettez, j'aimerais proposer une solution à ce problème. Il est tout à fait exact que cela entrave très sérieusement notre possibilité d'action. Je propose donc que, à la fin de notre étude du Bill C-75 et avant de dissoudre le Comité, nous étudions toute la procédure, car pour un bon nombre d'entre nous, c'est la première fois. Nous pourrions rédiger un rapport à l'intention de la Chambre, indiquant que l'interdiction qui nous est faite de réduire une amende prévue dans un projet de loi est un grave problème dont il faudrait discuter et ensuite éventuellement prendre une décision.

[Texte]

concerned about our inability to change downward any penalties in an act, that we should allow for a debate and for a decision to be made at the committee level.

So I would just throw that out as a suggestion. I am not sure if we even have the power to make those kinds of reports, but perhaps it is time to set a precedent. I am sure there is no precedent that says we cannot.

The Chairman: I am not aware of any power this committee would have to make a formal recommendation in that respect. There are people around the Hill who will be reading the blues and reading this report, and certainly they will be apprised of what is going on this morning. That is all I can say at this point.

Next on the list is Mr. Forrestall, then Mr. Johnson, followed by Mr. Taylor.

Mr. Forrestall: I suppose the point Mr. Tobin is making, if we are just dealing with the prison sentence, might very well fall in line with his concerns. The purpose of it being there, I repeat once again, is to make it consistent with the Criminal Code, with the summary conviction process. It makes common sense to put it there, and, respectfully, no amount of weekends are going basically to change the common sense of it. It makes good common sense. That does not address Mr. Tobin's concern or the concerns expressed by other members of the committee.

I am disposed not to stand this committee for any further consideration by officials for a very fundamental reason. Were we to do it with this clause, it may very well be that every other clause we come to will want to be stood while it is re-examined, and unless the amendments are flawed in a technical nature . . . We are a legislative committee; we are not a standing committee. We are circumscribed by existing rules of the House. I have found in the 20-odd years I have been here that those rules, while they may be faulty, have nevertheless served the committee process, the legislative process, very well.

I am disposed regretfully to decline the invitation of Mr. Tobin, and unless there is further comment I am quite prepared to deal with the question.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I just wanted to point out that really in essence I am not questioning your ruling and I am not concerned about this particular clause we are talking about now. I am in agreement with that, except the jail term really. But it is later on when we get into the one about VTS that that concerns me. Unless the Crown brings in an amendment that is satisfactory, I would find myself voting against a clause that in principle I agree with except for the fact that the fine is too high. So I would find that I would have to vote against something I am not against, only a small section of the particular clause.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to make two points. The *Beauchesne* ruling has stood the test of many, many years and many, many Parliaments, and I think we have to take a pretty

[Traduction]

Je ne suis d'ailleurs pas sûr que nous ayons le droit de soumettre des rapports de ce genre, mais peut-être serait-il bon de créer ainsi un précédent. Je suis sûr qu'aucun précédent ne nous l'interdit.

Le président: À ma connaissance, le Comité n'est pas habilité à faire des recommandations officielles à cet égard. Ceux qui, sur la colline, suivent les délibérations du Comité et prendront connaissance de notre rapport seront de toute façon au courant de la situation. C'est tout ce que je peux vous dire à ce sujet.

Je donne maintenant la parole à M. Forrestall, qui sera suivi par MM. Johnson et Taylor.

M. Forrestall: La disposition visant la peine de réclusion a pour objet de la rendre compatible avec les dispositions du Code criminel ainsi qu'avec la procédure sommaire de culpabilité. À mon sens, c'est parfaitement logique, même si cela ne règle pas les préoccupations soulevées par M. Tobin et d'autres.

Je ne suis pas disposé à réserver cet article en attendant que les fonctionnaires l'étudient et ce, pour une raison fort simple: En effet, si nous le faisons pour cet article, on pourrait le faire pour n'importe quel autre article. Or nous sommes un comité législatif et non pas un comité permanent. Nous devons respecter le règlement de la Chambre. Ce règlement, même s'il n'est pas parfait, a en général bien fonctionné comme j'ai pu le constater pendant la vingtaine d'années que j'ai siégé à la Chambre.

J'ai donc le regret de ne pas pouvoir donner une suite favorable à la demande de M. Tobin, et je demanderai que l'amendement soit mis au voix.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Je ne mets pas votre décision en cause, monsieur le président, et d'ailleurs cet article ne me pose pas de problème. En principe, je suis d'accord sauf en ce qui concerne la peine de réclusion. À moins que la Couronne ne propose un amendement que je trouve satisfaisant, je serai obligé de voter contre un article que j'approuve en principe sauf qu'à mon avis l'amende est trop élevée. Je serai donc obligé de voter contre un article que j'approuve en principe.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je me permets de faire remarquer pour commencer que *Beauchesne* a fait ses preuves depuis de longues années et au cours de nombreuses législatures, et il faudrait donc

[Text]

careful look before we start changing the rules that have come down to us over the years that have been the result of actual experience.

My second point is that there has to be a difference between the Crown and an individual member, and I think *Beauchesne* makes that difference. Once this is passed, the individual member does not have responsibility; the Crown does. The Crown has to carry it through later. And if we put the Crown in the position where a penalty in the Criminal Code is different from a penalty in this bill for the same offence, then our legislation starts to look ridiculous. I think we have to be pretty careful.

• 1015

My third point is that I am not too keen about the amendment. The bill says not exceeding \$2,000, not exceeding two years. If the offence is not serious enough, it could be \$10, or one day; and if the offence is very, very serious, then the judge has that authority to go to the limit. I have seen too many places where the judge says, I would like to give you a greater penalty, but the legislation will not let me. I think this is sensible legislation, and I think we should pass it.

The Chairman: Of course, in our system of government, judges have to abide by what we write, not by what they write.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to return to the clause itself and indicate for the record that I am supportive of the penalties that are there. The difference between this clause and the one for abandoning ship, or jumping ship, is this is a clause that deals with theft of passage, theft of accommodation and is not different from any kind of similar action on land. If somebody were to break into a hotel room and live there for x number of days, they would be charged under the Criminal Code of Canada, under the appropriate sections. I agree with Mr. Forrestall on this one that we have to keep the penalties in line with the Criminal Code, partially just to make sure we do not have a variety of rules throughout this country. That is one of the things people complain about; that they do not know what the rules are, because every circumstance is different. This is one way of balancing that out.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Next I have Mr. Forrestall, then Mr. Tobin and Mr. Johnson, in that order. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: I think I will pass and perhaps make a final observation or comment.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, given that paragraph (a) of my amendment is deemed by *Beauchesne* to be out of order because it deals with finances of government, but paragraph (b) which deals strictly with conviction on indictment of a prison term... The government now proposes a prison term of two years...

[Translation]

réfléchir avant d'essayer de modifier un règlement qui, dans l'ensemble, nous a bien servis au cours de longues années.

D'autre part, il est tout à fait normal à mon avis qu'on fasse une distinction entre la Couronne et un simple député, et c'est justement ce que fait *Beauchesne*. Dès lors qu'un projet de loi est adopté, c'est non pas les députés qui sont responsables, mais la Couronne, qui est par la suite chargée d'appliquer les textes législatifs. Or la Couronne serait placée dans une situation tout à fait ridicule si une amende prévue au Code criminel était différente de ce qui est prévu pour un même délit dans un projet de loi. La plus grande prudence s'impose donc.

D'autre part cet amendement ne m'enthousiasme guère. Le projet de loi prévoit une amende maximale de 2,000\$ et une réclusion de deux ans au maximum. Si le délit n'est pas grave, on pourrait imposer une amende de 10\$ et une peine de réclusion d'un jour; par contre pour un délit grave, le juge est libre d'imposer les sanctions maximales. Il arrive trop souvent en effet que les juges voudraient bien imposer des sanctions plus lourdes, mais ils en sont empêchés par la loi. À mon avis ce texte est tout à fait logique, et je trouve qu'on devrait l'adopter.

Le président: Dans un régime comme le nôtre, il est normal que les juges soient tenus d'appliquer la loi.

Monsieur Angus.

Mr. Angus: Merci.

Je tiens à préciser que je suis d'accord avec les sanctions prévues dans cet article. La différence entre l'article sur la désertion et celui-ci est qu'il s'agit en l'occurrence de vol, soit en ce qui concerne la traversée soit en ce qui concerne le logement et doit donc être sanctionné de façon identique à un délit du même genre commis à terre. Ainsi une personne qui s'introduirait dans un hôtel et s'y installerait pour un certain nombre de jours serait inculpée aux termes des dispositions afférentes du Code criminel du Canada. Je suis tout à fait d'accord avec M. Forrestall sur la nécessité d'assurer la compatibilité entre les sanctions prévues dans le projet de loi et celles du Code criminel, car les lois doivent en principe être toutes cohérentes. On ne se plaint déjà que trop de leur manque de cohérence.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Je donne maintenant la parole à M. Forrestall et ensuite à MM. Tobin et Johnson. Allez-y monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais céder mon tour pour l'instant.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Puisque l'alinéa a) de mon amendement est irrecevable d'après *Beauchesne* du fait qu'il porte sur les dépenses de l'État, alors que l'alinéa b) qui traite uniquement d'une peine de réclusion... Le gouvernement a proposé une peine de réclusion de deux ans.

[Texte]

Mr. Belsher: Up to.

Mr. Tobin: Up to, yes, that is fine—up to two years for stowaways. We have no prison term now for desertion. That I agree with, and I congratulate the government for getting rid of that archaic 17th Century set of rules. I wonder if there might not be disposition around this room, and I ask the question rather than go through a long debate needlessly, because I do want to move on, Mr. Chairman—I never expected we would be on this particular clause this long—to accept the amendment, that is paragraph (b), which would reduce the prison term to a term not exceeding one year. I know some members have talked in terms that there should not be a prison term at all. Given that we cannot do anything with the fine, which must stand as it is because of *Beauchesne*, and it is a significant fine, I wonder if there might not be disposition to reduce at least the maximum prison term to a period not exceeding one year versus two as now written in the bill.

Mr. Forrestall: Then you would make it inconsistent with the Criminal Code, Mr. Tobin, and that is the whole objective. It was not necessary to put “up to two years” in the amendment. The summary conviction process would automatically have brought the up to two years into play. We put it in so there would be no misunderstanding; so you would not have to refer to the Criminal Code to determine what your penalty could be.

The Chairman: I want some order here.

Mr. Johnson is next.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I feel in a sense I have to disagree with what Mr. Angus said. What we are looking at here is the individual; we are looking at the person who commits the offence. But when you think about a deserter and what a deserter could cost the owners of a vessel if he were to desert . . . For instance, the mate of a ship or the chief engineer of a ship deserted on a Friday afternoon, and it is a holiday and there is no one available with proper certification. The ship could be lying over, paying demurrage. The cost to the owners is much, much greater than what the cost would be if a stowaway is on board a ship. When that stowaway is on board a ship, the master is responsible for him. He can keep him locked up, if he wishes to. He has to abide by the rules of the ship, and so on.

• 1020

So there is no comparison with what the cost would be to the owner or the disadvantage to the person who has cargo on board the ship; no comparison at all. The guy is on board the ship; the ship sails. If the ship is held in port, the cargo could be spoiled; a whole amount of things. So I cannot see why I would . . . I still detest the fact that somebody would unlawfully come on board a ship, but I have to be fair in this.

The jail fine I know is not very important, because when we look at the people today who are going out and murdering somebody and getting five or six years, it is very unlikely that any judge is going to give somebody two years just because they stowed away. But we have to look, going through this, not only at the individuals involved, but the cost and the inconven-

[Traduction]

M. Belsher: Un maximum de deux ans.

M. Tobin: Une peine maximale de deux ans pour les passagers clandestins. La réclusion n'est pas prévue en cas de désertion. Je tiens à féliciter le gouvernement d'avoir éliminé ces règles archaïques qui remontent au XVII^e siècle. Pour accélérer les choses, je me demande si on ne pourrait pas tous se mettre d'accord sur l'alinéa b) de cet amendement qui aurait pour effet de réduire la durée maximale de la réclusion à un an. Je sais que certains députés sont d'avis que la peine de réclusion devrait tout simplement être supprimée. Puisque d'après *Beauchesne* nous ne pouvons rien changer en ce qui concerne le montant des amendes qui sont importants, je me demande si le Comité ne serait pas d'accord pour réduire la peine de réclusion de deux ans à un an.

M. Forrestall: Ce serait encore une fois rendre ce projet de loi incompatible avec les dispositions du Code criminel. Il était superflu d'inclure la phrase «jusqu'à concurrence de deux ans» dans l'amendement, car la procédure sommaire de culpabilité entraîne automatiquement une peine maximale de deux ans. Nous l'avons simplement ajoutée pour éviter tout malentendu et afin que l'on ne soit pas obligé de se reporter au Code criminel pour savoir quelle serait la durée de la peine.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

C'est maintenant au tour de M. Johnson.

M. Johnson: Je ne suis pas d'accord avec M. Angus. Ce qui nous intéresse ici, c'est la personne qui s'est rendue coupable d'un délit. Un déserteur risque de coûter fort cher aux propriétaires d'un navire. Ainsi si le capitaine d'un navire décide de désertir un vendredi après-midi, il serait extrêmement difficile de le remplacer au pied levé. Le propriétaire du navire serait obligé de payer les frais de surestarie, si bien que la désertion revient beaucoup plus cher à un propriétaire de navire qu'un passager clandestin. Le capitaine d'un navire est d'ailleurs libre d'emprisonner un passager clandestin.

Il n'y a donc aucune comparaison entre les deux délits. Un bateau peut fort bien appareiller avec un passager clandestin à bord, alors qu'en cas de désertion du capitaine, le navire est retenu au port et la cargaison risque de s'avarier. Les passagers clandestins sont un problème, bien entendu, mais ce n'est pas aussi grave.

En ce qui concerne la peine de réclusion, je ne pense pas qu'un juge inflige une peine de réclusion de deux ans à un passager clandestin à une époque où la plupart des meurtriers n'écopent pas plus de cinq ou six ans. Il faut donc tenir compte de l'intérêt des propriétaires de navires, qui eux aussi ont certains droits, et pas seulement penser aux coupables.

[Text]

ience caused to the owners. The owner has to have some rights in this too; in those amendments.

Mr. Reid: For purpose of clarification, do I understand the Chair is suggesting that an amendment dealing with item (a) of Liberal amendment L-3 would be in order?

The Chairman: No, it is the other way around. It is (b). I can rule that (b) is in order; (a) is out of order.

Mr. Reid: So an amendment, then, Mr. Chairman, that would deal with item (b), so that the imprisonment term does not change the financial circumstances of the bill in any way, would be in order.

The Chairman: That is my understanding at this point. That is the way I would rule this morning.

Mr. Reid: If the Chair is prepared to rule on the admissibility of an amendment of that nature, then I would like to indicate to all and sundry that I feel the balance is not retained appropriately between clauses 27 and 29. The person in my mind who has jumped ship, who is a deserter, and who is now saved from the possibility of facing a jail sentence... we should not now put a stowaway in the position of facing a jail sentence.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am particularly glad to hear Mr. Reid, and in particular Mr. Johnson, speak, because this committee is well aware of Mr. Johnson's long experience as a ship's captain and master. I agree with him, coming from a seafaring, if I can put it that way, province. The problems of desertion far exceed the problem of a stowaway. A simple stowaway... if somebody is doing something more than stowing away—trying to hijack a ship—then other laws apply. Or if he causes damage to the vessel, then other laws apply. Everybody here knows the Criminal Code covers all that. So if someone is concerned that you are saying a stowaway would only have a fine, if he does anything other than simply stow away, he has other problems and other aspects of the Criminal Code come into play. I think everybody around the table is familiar with that.

This is a penalty dealing simply with the act of stowing away and nothing else; not causing problems, not getting into a fight, not damaging equipment, not terrorizing or hijacking; simply stowing away. I agree with Mr. Johnson. One is hard pressed, if you come from a seafaring area at all, to say that the penalties for desertion are substantially less—dramatically less—than the penalties for stowing away. I happen to think what we have done with the stowaway, at least in getting rid of the prison term, is appropriate. The fine... as Mr. Johnson says, I do not know whether it covers the damage caused to the company, but at least there is a fine.

I am prepared, in trying to determine the views of the committee, Mr. Chairman, either to have (b) stand as it is, since you rule it is in order—that is, to limit a prison term to one year... I am even, in my mind, prepared to consider moving an amendment to wipe out the prison term, period; which brings it in line with what has been done on the question of desertion.

[Translation]

M. Reid: Si j'ai bien compris, un amendement portant sur l'alinéa a) de l'amendement L-3 serait recevable?

Le président: Non, c'est le contraire. L'alinéa b) est recevable, mais l'alinéa a) est irrecevable.

M. Reid: Donc un amendement qui ne changerait rien aux dispositions financières du projet de loi serait recevable.

Le président: C'est exact.

M. Reid: Dans ce cas-là, j'estime qu'il y a un manque d'équilibre entre les peines prévues aux articles 27 et 29. Puisqu'un déserteur ne risque pas une peine de réclusion, je ne vois pas pourquoi un passager clandestin devrait être passible d'une peine de réclusion.

M. Tobin: Je suis très heureux de l'intervention de M. Reid et surtout de celle de M. Johnson, qui pendant longtemps a été capitaine. Je suis moi-même originaire d'une province maritime. Je suis entièrement d'accord avec lui. Le fait de désertir est à mon avis bien plus grave que d'être un passager clandestin à bord d'un navire. En cas de détournement ou de dégâts provoqués à un navire, les dispositions du Code criminel sont d'application. Donc si un passager clandestin est coupable d'autres délits encore, il est aussitôt passible des peines prévues au Code criminel.

Il s'agit en l'occurrence uniquement des peines prévues pour les passagers clandestins qui ne posent pas de problèmes, ne provoquent pas de rixes, ne causent pas de dégâts et ne font pas de terrorisme ni de détournement. Tout comme M. Johnson, je n'arrive pas à comprendre pourquoi les sanctions prévues pour les déserteurs sont bien moins lourdes que celles prévues pour les passagers clandestins. J'approuve entièrement la suppression de la peine de réclusion pour les passagers clandestins. Quant à l'amende, même si elle n'est pas suffisante pour rembourser le manque à gagner de la compagnie de navigation, à tout le moins, elle est là.

Puisque l'alinéa b) de mon amendement est recevable, on pourra le laisser en l'état, c'est-à-dire prévoir une peine de réclusion d'un an maximum. Je serais même disposé à ce qu'on supprime entièrement la peine de réclusion comme cela a été fait pour les cas de désertion.

[Texte]

Mr. Chairman, I am having an amendment drafted right now and would be prepared to move it in a few seconds. Mr. Chairman, rather than have a whole series of votes, I would be interested in knowing whether those members who are interested in this question and supportive of bringing the fine more in line with what has been done in clause 27, as outlined by Mr. Reid, believe an amendment ought to be in line with the notion of reducing the term to one year or wiping out the prison term altogether and retaining the fine. I will move a second one if the first one is not successful, and I know we have spent a lot of time on this clause, Mr. Chairman.

• 1025

The Chairman: I will hear Mr. Angus, but I believe we have to deal with this one first.

Mr. Tobin: Then I move it the way it is.

The Chairman: Is that (a) and (b) or just (b)?

Mr. Tobin: No, no, just (b); there is no point in dealing with (a). It is out of order.

The Chairman: I will hear Mr. Angus first, please. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to elaborate a little bit more on my earlier comments, because I think there was some misunderstanding regarding my intention.

I see the question of somebody who deserts a ship in the broader context of an employee's having the right to leave his place of work. That is why I argued that in this day and age there should not be a prison term possible for somebody who has, for whatever reason, left his place of employment at the place the vessel is docked.

I think the arguments over the penalties for a stowaway, because the government has linked it to summary conviction, are more appropriately dealt with when at some point in time amendments are before us for the Criminal Code of Canada. All the government is doing is ensuring consistency in legislation, as this is less confusing to the people, not the lawyers, who may come up against the courts.

I agree that as a society we have some imbalances. It would appear that penalties for the theft of property are more severe than those for damage to human beings. I do not think that is a balance we wish to continue with, but this bill is not the place to correct that imbalance. The place to do it is in the Criminal Code of Canada, and for that reason I will not support any reductions other than what the summary conviction provides for.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I have no more on the list. I am going to wait for Mr. Tobin. He is in the process of rewriting his amendment.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the amendment then is as it is written down under subclause (b). The amendment, with the appropriate explanatory note, is on (b). We understand (a) is out of order and is withdrawn. Our assistant has given you the correct lines, I believe.

[Traduction]

Je suis en train de rédiger un nouvel amendement et je vais le proposer d'ici quelques instants. Plutôt que de procéder à toute une série de votes, je voudrais savoir si les députés qui voudraient rendre l'amende compatible avec celle prévue aux termes de l'article 27, comme l'a souligné M. Reid, seraient d'accord pour réduire la durée de la peine de réclusion à un an ou s'ils préféreraient supprimer la peine de réclusion pour ne retenir que l'amende. Si mon premier amendement est rejeté, je vais en proposer un autre, même si nous avons déjà consacré pas mal de temps à cet article.

Le président: Je vais donner la parole à M. Angus et je crois que cette question devrait être résolue d'abord.

M. Tobin: Dans ce cas je propose cet amendement tel quel.

Le président: Est-ce l'alinéa a) ou b)?

M. Tobin: Rien que l'alinéa b); inutile de parler de l'alinéa a) puisqu'il est irrecevable.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci. Je vais essayer de préciser ma pensée, car j'ai dû me faire mal comprendre.

Le marin qui déserte son navire pourrait être assimilé à l'employé qui a le droit de quitter son lieu de travail. C'est la raison pour laquelle à mon avis une personne qui pour une raison quelconque quitte le lieu de son travail en l'occurrence un navire à l'ancre ne devrait pas être passible d'une peine de prison.

Pour ce qui est des peines prévues pour les passagers clandestins, vu que la procédure sommaire est d'application, j'estime que cela devrait être traité lorsque nous serons saisis du Code criminel du Canada. L'objet du gouvernement en l'occurrence est d'assurer la cohésion de la loi de façon que les personnes traitant avec les tribunaux y voient plus clair.

Notre société n'est pas toujours juste, car elle prévoit des sanctions plus lourdes en cas d'atteinte à la propriété qu'en cas d'atteinte à la vie humaine. Ceci devrait être changé à mon avis, mais le présent projet de loi n'est pas l'occasion de le faire. C'est le Code criminel du Canada qui doit être modifié, et c'est pourquoi je suis contre toute réduction de peine autre que ce qui est prévu par la procédure sommaire.

Le président: Merci, monsieur Angus. Ceci épuise ma liste. J'attends que M. Tobin ait rédigé ses nouveaux amendements.

M. Tobin: J'ai un amendement à l'alinéa b). Comme l'alinéa a) est irrecevable, je l'ai retiré. Mon adjoint vous a indiqué les lignes afférentes.

[Text]

The Chairman: That is correct. I will read the amendment as rewritten by Mr. Tobin:

I move that clause 29 be amended by deleting line 38 on page 18 and substituting the following therefor: "one year".

Amendment negatived

The Chairman: Shall clause 29 carry?

Mr. Tobin: A point of order.

The Chairman: A point of order?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to . . .

The Chairman: I do not know whom I heard first there.

Mr. Tobin: Go ahead.

The Chairman: Mr. Tobin.

• 1030

Mr. Tobin: I defer, Mr. Chairman, to Mr. Reid.

Mr. Reid: I, very reluctantly, voted in favour of the last motion, Mr. Chairman, by reason of the comments put forward by the witness before this committee today. I recognize the difficulty of a one-year term but cannot help but think if the government, through the witness today, is prepared to abolish that portion of the sentence or penalty dealing with a deserter or ship jumper, the same consideration should be given with respect to a stowaway.

Clauses 27 and 29 should be in balance and, for that reason, I was hoping Mr. Tobin would have an alternative amendment to put forward, right at this junction, doing away with any imprisonment whatsoever, similar in form and style to that of PC-5.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, having been persuaded by the eloquent words of my colleague across the way, having had to have the amendment, as written, stand the acid test of the committee, I wish now to move a second amendment. This is being drafted, Mr. Chairman, as we speak, and deletes paragraph (b) from clause 29, the provision for any imprisonment whatsoever. Mr. Chairman, that amendment is now available.

The Chairman: Thank you very much. I have the rewritten amendment: that clause 29 be amended by deleting lines 36 to 38 on page 18.

Amendment negatived

Clause 29 agreed to

The Chairman: We now go to clause 33.

On clause 33

The Chairman: This is under L-4 on page 20.

Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I might just observe in passing that, as a legislative committee, we are embarking on new and stormy

[Translation]

Le président: C'est exact. Voilà donc le nouveau texte de l'amendement de M. Tobin:

Je propose que l'on modifie l'article 29 en remplaçant la ligne 39 page 18 par maximal de «un an».

L'amendement est rejeté

Le président: L'article 29 est-il adopté?

M. Tobin: J'invoque le Règlement.

Le président: Vous invoquez le Règlement?

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais . . .

Le président: Je ne sais plus où nous en sommes.

M. Tobin: Allez-y.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: J'essaie de montrer à M. Reid.

M. Reid: J'ai à mon corps défendant voté pour cette motion à la suite de ce que le témoin nous a expliqué à ce sujet. Je sais qu'une peine de réclusion d'un an poserait des difficultés; mais dès lors que le gouvernement a décidé de supprimer la peine de réclusion pour les déserteurs, je trouve qu'il faudrait en faire autant pour les passagers clandestins.

Les articles 27 et 29 devraient être compatibles, et c'est pourquoi j'espérais que M. Tobin aurait proposé de supprimer la peine de réclusion comme cela est prévu au PC-5.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je me suis laissé convaincre par mon collègue d'en face et je vais donc rédiger un deuxième amendement qui aura pour effet de supprimer la peine de réclusion prévue à l'article 29. Monsieur le président, le texte de l'amendement est prêt.

Le président: Merci. Le nouvel amendement propose que l'article 29 soit modifié par la suppression des lignes 37 à 39 page 18.

L'amendement est rejeté

L'article 29 est adopté

Le président: Nous passons à l'article 33.

Article 33

Le président: Nous sommes à l'amendement L-4, page 20.

Monsieur Tobin, allez-y.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous ferai remarquer que nous nous lançons dans des domaines inexplorés qui risquent de susciter des

[Texte]

seas. I think there is a general thrust, a general disposition, in the House of Commons that these committees, in fact, have teeth and that we do write and rewrite legislation. But we are going to have to bear with all chairmen of these legislative committees, because we do have precedents that, from time to time, appear to be writ in granite.

Maybe I have already said too much, but I think it is up to the committees themselves, not just this legislative committee but all legislative committees, to express from time to time their comments as to whether or not we are going to be real legislative committees. Are we going to write laws or simply carry on in the older tradition of the standing committees?

It seems to me, as a former history teacher, that we are somewhere in the crack between the British parliamentary system and the American congressional system. Frankly, we are, from time to time, going to be in a hell of a mess. But it is up to us to put our house in order and proceed as effectively as we possibly can.

Mr. Tobin, you are prepared now?

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, clause 33 deals with exemptions and equivalent standards. The purpose of my amendments, as the witnesses, the people from the department, might realize, is to meet a request by the Council of Boating Organizations of Canada that clause 33 simply be clarified. Rather than just exempt any ship from complying with any provision providing application is made, exempt any ship or class of ship or vessel from complying. It is a change in wording.

• 1035

The Council of Boating Organizations of Canada believes that currently the amendment only applies to individual cases, individual vessels or boats, and not to classes of ships or vessels, and the arrangement for allowing exemption of classes of ships or vessels as opposed to individual ships is important when you consider that small vessels for the most part are manufactured in quantity and to specific class requirements. The council has indicated it feels that it would be particularly important in future for the board to have the power to exempt classes of vessels which are all manufactured to exactly the same specifications versus having to deal with every individual boat on an individual basis. It is really a way of cutting red tape where the board feels appropriate.

This amendment, in my understanding, in no way takes any power away from the board or compels the board to do anything. It simply allows the board, when there is a case of a specific class or a type of vessel built to specific requirements, to specifications, with one fell swoop of the pen, as it were, where appropriate and only where appropriate in the board's judgment, to exempt an entire class versus having to make an application on every single vessel in that class.

It would seem to me to be a good housekeeping amendment, and I would be interested in hearing whether or not the witnesses would agree.

[Traduction]

problèmes. Bien que la Chambre des communes ait décidé que le comité législatif soit habilité à se saisir des projets de loi, il va néanmoins falloir tenir compte des décisions rendues par les présidents de ces mêmes comités, qui ne peuvent pas faire fi des précédents.

C'est aux comités législatifs de décider s'ils vont réellement s'acquitter de la tâche qui leur a été confiée, à savoir rédiger de nouveaux projets de loi ou bien s'ils préféreront poursuivre selon l'ancienne tradition des comités permanents.

Notre système m'apparaît comme un compromis entre le système parlementaire britannique et le système de congrès américain. Cela risque de nous créer pas mal d'ennuis de temps à autre. Mais c'est à nous de nous débrouiller.

Vous êtes prêt, monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

L'article 33 traite des exemptions et normes équivalentes. Mon amendement a pour objet de clarifier cet article conformément à la demande exprimée par le *Council of Boating Organization of Canada*. Plutôt que d'exempter un navire de l'application de cette disposition, à condition qu'il en ait fait la demande, il serait préférable d'exempter tel navire ou telle catégorie de navire. Il s'agit simplement de modifier le libellé.

Le *Council of Boating Organizations of Canada* estime qu'actuellement, cet amendement ne s'applique qu'à certains navires ou bateaux pris individuellement, et pas à des catégories de navires ou bateaux; or, il serait préférable d'avoir une exemption collective, c'est-à-dire pour certaines catégories de navires ou de bateaux, car la plupart des petits navires sont fabriqués en série, selon des spécifications bien précises en fonction de la catégorie. Le Conseil juge particulièrement important que le Bureau ait désormais le pouvoir d'exempter certaines catégories de navires fabriqués selon des spécifications rigoureusement identiques, plutôt que de devoir examiner le cas de chaque bateau avant de lui accorder une exemption. Il s'agit donc tout simplement de réduire la paperasserie, lorsque le Bureau le juge nécessaire.

A mon avis, cet amendement ne diminue en aucune façon les pouvoirs du bureau, ni ne l'oblige à faire quoi que ce soit. Il lui permet tout simplement, s'il le juge approprié, d'exempter toute une catégorie de navires lorsque ces derniers ont été construits selon des spécifications rigoureusement semblables, plutôt que de devoir examiner la demande d'exemption de chaque navire appartenant à cette catégorie.

A mon avis, cet amendement lui simplifie grandement la tâche, et j'aimerais donc savoir ce qu'en pensent les témoins.

[Text]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will ask Mr. Quail and some of my officials to deal a little further with this.

I would remind the committee members that the source of this amendment is the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. There is a need to be very careful as we proceed—and this is a line I am sure Mr. Tobin has heard me use for a long time—not to give our officials too broad an authority from time to time. One of the thrusts of what we are attempting to do is to remove the regulatory process from the backs of those who are involved in a wide variety of . . .

Mr. Tobin: My amendment would do just that, Mr. Forrestall. It would make less red tape and make it a much more efficient, streamlined operation. But I would be interested in hearing from Mr. Quail.

Mr. Forrestall: I will let Mr. Quail address it, but in that event we should be amending regulations. This is to make it clear. But I will ask Mr. Quail to comment.

Mr. R.A. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine Administration and Commissioner, Canadian Coast Guard): As Mr. Forrestall points out, the purpose of the amendment in the first place was on the recommendation of the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. The basis for that was to clarify in the Canada Shipping Act that indeed the Board of Steamship Inspection did have authority to exempt with respect to certain regulations and prescribed equivalency standards with respect to those regulations.

It is correct that with the clause as drafted we would not be prescribing the exemption by class. We would be prescribing on the narrower issue of per ship. The reason why we did not go any further than the exemption provision being for a ship was simply to limit the powers of the bureaucrats in that sense and to limit the discretion that it would be done on a ship-by-ship basis and that this would be done to witness an unusual situation, on the points Mr. Tobin has raised, to let commerce proceed. The view certainly would be that if the matter was a whole class of ship that required exemption then our belief was that it would be appropriate to come back and revisit the regulation if indeed it is that large.

Mr. Tobin: Come back and do what?

• 1040

Mr. Quail: Revisit the regulation which we are exempting from. In other words, we go through the process. As you know, we have the act, we draft the regulations. The regulations go out to everyone. They discuss the regulations and finally the regulations get approved. This allows the regulations, in isolation, to be set aside on an equivalency basis for an exceptional reason. That is done on a technical basis under the responsibility of the Board of Steamship Inspection. And that is why it has been restricted to ships, a particular instance, not a class of vessel.

[Translation]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais demander à M. Quail et à mes collaborateurs d'y réfléchir encore un peu.

En attendant, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que cet amendement émane du Comité mixte permanent des règlements et des textes réglementaires. Il faut être très prudent—et je le dis depuis longtemps, M. Tobin ne l'ignore pas—afin de ne pas donner aux fonctionnaires des pouvoirs trop vastes. Nous essayons, en fait, de ne plus assujettir au processus réglementaire ceux qui s'occupent de toutes sortes de . . .

M. Tobin: C'est justement l'objectif de mon amendement, monsieur Forrestall, puisqu'il permettrait de réduire considérablement la paperasserie et de rendre tout le processus beaucoup plus simple et beaucoup plus efficace. J'aimerais bien savoir ce qu'en pense M. Quail.

M. Forrestall: Je vais laisser M. Quail vous répondre, mais si votre amendement est adopté, il faudra alors modifier les règlements. Quoi qu'il en soit, je vais laisser la parole à M. Quail.

M. R.A. Quail (commissaire, Garde côtière et sous-administrateur, Administration maritime): Comme l'a indiqué M. Forrestall, cet amendement a d'abord été proposé sur la recommandation du Comité mixte permanent des règlements et des textes réglementaires. Il s'agissait de préciser, dans la loi sur la Marine marchande du Canada, que le Bureau d'inspection des navires à vapeur a bien le pouvoir d'accorder certaines exemptions aux règlements et aux normes équivalentes prescrites qui les accompagnent.

Il est vrai que le libellé actuel de l'article proposé ne prévoit pas une exemption collective, c'est-à-dire pour toute une catégorie de navire, mais qu'il permet au Bureau d'accorder une exemption individuelle, c'est-à-dire par navire. Si nous avons préféré cette démarche, c'est tout simplement dans le but de limiter les pouvoirs des bureaucrates, qui devront donc prendre une décision cas par cas, lorsque les circonstances le justifient, comme celles qu'a exposées M. Tobin, afin de ne pas interrompre la navigation. S'il s'avérait nécessaire d'exempter toute une catégorie de navires, il conviendrait alors, à notre avis, de repenser les règlements.

M. Tobin: De faire quoi?

M. Quail: De repenser et de remanier les règlements dont nous voulons les affranchir. En d'autres termes, il faudrait revoir tout le processus. Vous savez bien que les règlements sont établis après l'adoption de la loi, et que leur approbation est précédée de longues discussions. Ces règlements s'appliquent à tout le monde, sauf dans des situations exceptionnelles, l'exception confirmant la règle. Ces exemptions sont accordées par le Bureau de l'inspection des navires à vapeur, lorsque des raisons techniques et précises le justifient, et c'est la raison pour laquelle cette exemption doit rester individuelle, c'est-à-

[Texte]

The Chairman: I have Mr. Angus next on the list. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. On the surface, it seems that Mr. Tobin's proposals make eminent sense. I am wondering whether the Joint Standing Committee on Regulations and Other Statutory Instruments had the value of the input from the boating fraternity and were making a knowledgeable decision as opposed to a technical decision. That is my first question.

The second one is in terms of asking Mr. Forrestall or the officials: Are you saying that you have the power now, or the Minister has the power now, to exempt or regulate classes of ships or vessels with regard to construction, equipment to be carried, radio equipment, machinery inspection, manning and operation of ships?

Mr. Quail: Mr. Chairman, I believe that from the point of view of the Joint Standing Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, they believe that we should have the power to make an exemption and they want it clearly set out in the act that the power is there. That is the first point.

The second point, though, is that we come to perhaps a bit of a philosophical discussion: if you have gone to the trouble to make regulations, you now accept that you have gone through that process. You are now setting in place an exemption process which is set up for unusual circumstances. If you are not careful and you allow the discretionary power to exempt under the regulations to be too broad, you therefore have really taken away from the reason as to why you had the regulation in the first place.

I really believe the concern that would be expressed in the philosophical argument is that you are giving the technical people, or the bureaucrats, too wide a discretionary power against a set of regulations that were designed to cover a large segment of whatever we happen to be talking about under that particular regulation.

And if it is serious enough with respect to a class of ship, then I believe the concept would be that we would move back and amend the regulation.

Mr. Angus: And by amending that regulation you would prescribe specific things they must do, in terms of that class of vessel. Is that what you are saying?

Mr. Quail: Correct. In other words, we would try and then cover off the items we would be talking about that would require to be exempted, if we exempted a whole class of ship.

Mr. Angus: So in other words, your short answer is, yes, you do have that power.

Mr. Quail: We would have that power whenever we go through here; the answer is, yes.

Mr. Angus: Okay!

[Traduction]

dire pour un seul navire, plutôt que pour une catégorie de navires.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. À première vue, la proposition de M. Tobin me paraît tout à fait sensée. Je me demande donc si le Comité mixte permanent des règlements et des textes réglementaires était au courant de la situation que nous ont décrite bon nombre de témoins et s'il a tenu compte du fait qu'il s'agit, en l'occurrence, d'une décision essentiellement technique. Voilà pour ma première question.

Deuxièmement, j'aimerais demander à M. Forrestall ou à ses collaborateurs s'ils estiment avoir aujourd'hui le pouvoir, eux ou le ministre, d'exempter ou de réglementer des catégories de navires ou de bateaux en ce qui concerne les normes de construction, l'équipement qu'ils doivent avoir à bord, les systèmes de radio, l'inspection des machines, les équipages et tout le fonctionnement de ces navires?

M. Quail: Monsieur le président, si j'ai bien compris la recommandation du Comité mixte permanent des règlements et des textes réglementaires, il estime que nous devrions avoir le pouvoir d'accorder une exemption et qu'il faut donc que ce pouvoir soit clairement précisé dans la loi. Voilà pour ma première remarque.

Deuxièmement, nous en arrivons maintenant à une discussion un peu plus abstraite: si vous avez pris la peine d'établir des règlements, il faut maintenant reconnaître la validité de tout le processus. Il est question aujourd'hui de prévoir certaines exemptions, dans des circonstances exceptionnelles, mais il faut prendre garde de ne pas accorder à cet égard des pouvoirs illimités à l'organisme qui en sera responsable, car à ce moment-là, les règlements établis au départ n'auraient plus de raison d'être.

Je pense sincèrement que la proposition que vous avez faite reviendrait à donner à des technocrates ou à des bureaucrates des pouvoirs excessifs quant à la non-application de règlements qui étaient pourtant destinés à s'appliquer à l'ensemble d'un secteur bien précis.

S'il est vraiment justifié d'exempter toute une catégorie de navires, j'estime alors qu'il faudrait absolument modifier le règlement.

M. Angus: Vous modifieriez ce règlement en imposant certaines choses à cette catégorie de navires, n'est-ce pas?

M. Quail: Exactement. En d'autres termes, s'il était nécessaire d'exempter toute une catégorie de navires, nous essayerions alors de modifier le règlement pour essayer de répondre aux problèmes qui justifieraient cette exemption.

M. Angus: En d'autres termes, vous estimez que vous en avez le pouvoir.

M. Quail: En effet.

M. Angus: Bien.

[Text]

Mr. Quail: We would have it on an individual basis, not by class of ship.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I have Mr. Malone next. I am just wondering, Mr. Malone, if you would allow Mr. Tobin to go ahead, seeing that it is his amendment.

Mr. Malone: Go ahead.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to make very, very clear to members of the committee, so it is understood, that this amendment compels the Board of Steamship Inspection to do nothing. It compels them to do absolutely nothing. What it does is allow the board... And I presume the board is appointed because of some expertise and some knowledge and so on, that it is not a bunch of people who were picked out of the cafeteria in one of the bureaucratic buildings who are going to run wild with this power, because with all due respect, in listening to Mr. Quail talk about the bureaucrats having all this power, I chuckled because it conjures up an image of a bunch of fellows in the cafeteria saying, we have this power, let us run with it, let us exempt everybody. It is the Board for Steamship Inspection that we are talking about, not the board for more bureaucratic power. And it compels the board to do absolutely nothing.

• 1045

All the amendment does, quite frankly, is cut red tape. All it does is say to the board, where appropriate... and I presume the board would only make a decision where appropriate and where it would be able to justify it—I am thinking in particular about pleasure craft; I am thinking about thousands of them that are sometimes produced; they are identical; they are like Honda Civics—where, if it is appropriate for a particular vessel to be exempted, rather than have every single boater in that particular class make an application, go through the process of a board, go through the delay, the bureaucracy, the red tape, and so on... that we have a more efficient system in place; a power to be exercised only where appropriate. And it is the Board of Steamship Inspection.

Mr. Quail says in his remarks—and I think he is being forthright with us—that if a problem arises, we can come back and have another look, and so on. I say let us provide that discretionary power of the board now, not in the interest of expanding bureaucratic powers but of cutting bureaucratic red tape and taking the weight of bureaucratic red tape and procedure off the backs of people, who may rightly, in the board's judgment—not in theirs, not in mine, not in yours—apply for a class exemption for a whole class.

Quite frankly, Mr. Quail—and I think you would have to agree—we are not compelling the board to do a darn thing here. We are making it possible if circumstances arise, where appropriate, to avoid all of that bureaucratic red tape, all of that coming back to somebody else for clarification, or to

[Translation]

M. Quail: Nous avons le pouvoir d'accorder une exemption à un navire en particulier, mais pas à toute une catégorie de navires.

Le président: Merci, monsieur Angus. J'ai maintenant le nom de M. Malone sur ma liste, mais je vais lui demander la permission de donner d'abord la parole à M. Tobin, étant donné qu'il s'agit de son amendement.

M. Malone: Volontiers.

Le président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je tiens à ce que tout soit bien clair. Mon amendement n'oblige nullement le Bureau de l'inspection des navires à faire quoi que ce soit. Que cela soit bien entendu. Je suppose que les membres du Bureau sont nommés en raison de leur compétence ou de leurs connaissances particulières de ce domaine, et par conséquent, il ne s'agit pas de types qu'on aurait dégottés dans une cafétéria d'un édifice du gouvernement et qui seraient tout d'un coup grisés par de tels pouvoirs. Or, en écoutant M. Quail, c'est exactement l'image qui m'est venue à l'esprit, un groupe de bureaucrates quelconques soudainement grisés par leurs nouveaux pouvoirs et voulant distribuer des exemptions à qui mieux-mieux. Or, il s'agit plutôt du Bureau de l'inspection des navires à vapeur, dont les membres ne cherchent nullement à avoir de plus en plus de pouvoir. Mon amendement ne l'oblige nullement à faire quoi que ce soit.

Franchement, mon amendement n'aura pour effet que de réduire la paperasserie puisqu'il permet au Bureau, lorsque celui-ci le juge approprié et justifié... je pense plus particulièrement aux bateaux de plaisance qui sont fabriqués en série, tous identiques... c'est comme les Honda Civic... donc, lorsque le Bureau juge approprié d'exempter une certaine catégorie de navires, il devrait avoir le pouvoir de le faire puisque cela lui éviterait de devoir accorder une exemption à chaque navire appartenant à ladite catégorie. Cela diminuerait d'autant la paperasserie, la bureaucratie, les périodes d'attente, etc. Le système serait donc beaucoup plus efficace, mais les nouveaux pouvoirs du Bureau ne pourraient être exercés que lorsque les circonstances le justifient. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit du Bureau de l'inspection des navires à vapeur, et que n'y siège pas n'importe qui.

M. Quail nous a dit, très franchement, je crois, que si un problème se pose, il faudra revoir le règlement. Moi, j'estime qu'il faudrait accorder ce pouvoir au Bureau dès maintenant, non pas pour augmenter ses pouvoirs, mais pour réduire la paperasserie et accélérer toute la procédure lorsque, de l'avis du Bureau, et ce ne sera pas le mien ni le vôtre ni celui des propriétaires de bateaux, il est justifié d'accorder une exemption pour toute une catégorie de bateaux.

Vous reconnaîtrez, monsieur Quail, que nous n'obligeons nullement le Bureau à faire quoi que ce soit. Nous lui permettons, lorsque les circonstances le justifient, de réduire considérablement la paperasserie et, donc, d'accélérer considérablement la procédure, ce qui me paraît tout à fait sensé. En fait,

[Texte]

another standing committee. This makes eminent sense. It is just the opposite of giving bureaucrats power. It is cutting red tape and getting them off the backs of Canadians, when and if it is appropriate that a class exemption should apply.

Mr. Quail: First of all, just to know who the Board of Steamship Inspection is, that individual is the Director General of Ship Safety, who is Mr. Hornsby. So I would concur with the comment by Mr. Tobin as it relates to the fact that we would take any request for exemptions very seriously, because that strikes right at the heart of the matter of safety.

The second point I would perhaps mention is that really the issue on the table is how much discretionary power do you wish to have vested in the Board of Steamship Inspection or the Chairman of the Board of Steamship Inspection. It was felt that if one went to the trouble of developing a set of regulations and, as I said before, went through that consultative process and put it into place, there would have to be some checks and balances in how much discretion is allowed, therefore, to have an exemption under those regulations where you do not go back through that process. So that is the reason we did not have the class of ship as an issue or as a proposed amendment in the original amendments.

I would also have to say I agree, it is somewhat surprising to hear a bureaucrat, or a member of the Coast Guard, at least, talking about not wishing to have more power. But I do think what we are attempting to do in the amendments is to have a balanced approach in how we would go about establishing exemptions to regulations, because this is a critical matter not just as it deals with, for instance, pleasure craft; this is an exemption that you apply across the country. Once you have that power, that power is in place.

Mr. Hornsby: I of course am put in the same situation as Mr. Quail, that it is rather unusual for me—I am not usually a shrinking violet—to try to waive someone wanting to give me more power.

To respond to Mr. Tobin's point, I think the misconception or the misperception here is that when it is a matter of regarding what is a class of ship—and what you have described in your remarks would not be regarded under the regulations as a class of ship... The way the system works at present—and this will legitimize it, if you will—is that indeed there is a possibility of the board applying when we see an individual ship... If it is a pleasure boat being built and they are all identical, like sausages out of a sausage machine, then, whatever provision made by the board would apply precisely to each one in the same way. That already exists. But that is not a class of ship under the regulations. We did not say the class of boats manufactured in Mahone Bay by so and so are exempted from this regulation. You cannot do that.

• 1050

So with all due respect, while I regret I cannot anticipate support for these additional powers, I think, in essence, we already have the power to respond to the kind of situation you have described.

[Traduction]

nous n'élargissons pas les pouvoirs des bureaucrates, c'est tout à fait le contraire. Nous réduisons la paperasserie et nous allégeons le fardeau de la réglementation pour certains Canadiens en accordant une exemption collective, lorsque cela est justifié.

M. Quail: Justement, puisque vous parliez des membres du Bureau de l'inspection des navires à vapeur, permettez-moi de vous présenter le directeur général de la Sécurité des bateaux, M. Hornsby. Je suis d'accord avec M. Tobin pour dire que toute demande d'exemption sera examinée très sérieusement, puisque cela relève essentiellement de la sécurité.

Au fond, toute la question est de savoir dans quelle mesure vous voulez accorder des pouvoirs discrétionnaires au Bureau de l'inspection des navires à vapeur ou, en l'occurrence, au président du Bureau. On a estimé que, puisqu'on avait pris la peine d'établir toute une série de règlements après avoir longuement consulté les parties intéressées, il faudrait prévoir certains contrepoids avant d'habiller le Bureau à accorder des exemptions à l'application de ces règlements. C'est donc pour cette raison que nous n'avons pas prévu une exemption collective, c'est-à-dire pour toute une catégorie de navires.

Il est par ailleurs surprenant, je l'admets, d'entendre un bureaucrate ou en l'occurrence, un membre de la Garde côtière, refuser tout pouvoir supplémentaire. Avec ces amendements, nous essayons de contrôler, de façon équilibrée, le processus d'exemption aux règlements, car il s'agit d'une question fondamentale qui ne concerne pas seulement les bateaux de plaisance, par exemple. Il s'agit d'une exemption qui pourrait s'appliquer à tous les bateaux, une fois que le pouvoir en est donné aux responsables.

M. Hornsby: Je me retrouve dans la même situation que M. Quail, car je n'ai pas l'habitude et, croyez-moi, je ne suis pas timoré, de refuser des pouvoirs qu'on voudrait me donner.

En réponse à M. Tobin, je voudrais dire qu'il y a peut-être un malentendu au sujet de l'expression «catégorie de navires»... L'exemple que vous avez donné ne constitue pas, en vertu des règlements actuels, une catégorie de navires... Dans le système actuel, que ce projet de loi propose de légitimer, si vous voulez, le Bureau peut accorder une exemption à un navire... S'il s'agit de bateaux de plaisance qui ont été construits selon des normes rigoureusement identiques, à ce moment-là, la décision du Bureau s'appliquera précisément à chacun de ces bateaux. C'est ce que nous faisons déjà, mais en vertu des règlements, nous ne considérons pas tous ces bateaux comme faisant partie d'une même catégorie. Ainsi, dans notre décision, nous ne disons pas que telle catégorie de bateaux fabriqués à Mahone Bay par tel fabricant sont exemptés de ce règlement. Cela est impossible.

Je regrette de ne pas pouvoir justifier les pouvoirs supplémentaires qu'on voudrait nous donner, car nous disposons déjà des pouvoirs nécessaires pour intervenir dans une situation semblable à celle que vous avez décrite.

[Text]

The Chairman: Do you wish to respond to that, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: Mr. Hornsby indicates that he can meet the kind of concern that I have. Mr. Hornsby, with the greatest respect, my concern is not . . . I have learned to have great admiration for you in our off-the-record discussions and the way you have enlightened me, as difficult as that is, about this legislation in a few minutes of conversation yesterday. My concern is not with granting you more power or less power; my concern is the ability of the board to be responsive where appropriate without having to have excessive bureaucratic—if I can use that word—red tape.

You are telling me that concern is not well-founded because responsive ability already exists for the board. If that is the case, Mr. Chairman, then I take what Mr. Hornsby has said at face value.

We are prepared to withdraw the amendment.

The Chairman: Is there consent to withdraw?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I have Mr. Taylor and Mr. Johnson on my list, but we have withdrawn the amendment.

Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman.

Perhaps it would be just appropriate, even though Mr. Tobin has withdrawn his amendment, to indicate that if he were to give more power to the bureaucracy for the cutting of red tape, he should also be reminded that they tend to cut red tape lengthwise.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone.

Clause 33 agreed to

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Now, we have about seven minutes to go. I am in your hands. Do you wish to proceed to the next amendment on clause 36 or do you wish to adjourn at this moment?

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I could make an observation, clause 36 may be quicker than we realize.

The Chairman: That is one way of putting forward a positive position . . .

An hon. member: You are a great Canadian.

The Chairman: —an upfront argument. Okay.

On clause 36

The Chairman: I invite Mr. Angus then to move his amendment to clause 36. It is listed as A-6 on page 21.

Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Before I move my amendment, perhaps I could ask the officials who have had an opportunity to review the clause to indicate how they feel about it.

[Translation]

Le président: Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Tobin?

M. Tobin: M. Hornsby me dit pouvoir résoudre le problème que j'ai mentionné, mais avec tout le respect que j'ai pour lui, il ne s'agit pas . . . Je vous estime et vous admire beaucoup, car j'ai appris maintes choses au cours de nos quelques minutes de discussion, hier, en privé, au sujet de ce projet de loi pourtant fort complexe. Mon problème n'est pas de vous accorder plus ou moins de pouvoir. Je veux tout simplement que votre Bureau puisse intervenir plus rapidement, lorsque les circonstances le justifient, et éviter ainsi toute une bureaucratie excessive, je dirais même toute cette paperasserie.

Vous me dites que j'ai tort de chercher à faire cela étant donné que votre Bureau peut déjà intervenir de cette façon, lorsque les circonstances le justifient. Si c'est le cas, monsieur le président, je m'en tiens à ce que m'a dit M. Hornsby.

Et dans ce cas, nous sommes prêts à retirer cet amendement.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que cet amendement soit retiré?

Des voix: D'accord.

Le président: J'ai les noms de MM. Taylor et Johnson sur ma liste, mais l'amendement a été retiré.

Monsieur Malone.

M. Malone: Merci, monsieur le président.

Même si M. Tobin a retiré son amendement, je voudrais quand même lui signaler que lorsqu'on donne plus de pouvoirs aux bureaucrates afin de réduire la paperasserie, ils ont généralement tendance à en créer une autre.

Le président: Merci, monsieur Malone.

L'article 33 est adopté

Le président: Merci, messieurs.

Il nous reste à peu près sept minutes, et je voudrais savoir si vous préférez entamer l'examen de l'amendement à l'article 36 ou si vous préférez lever la séance?

M. Angus: Monsieur le président, je crois que l'examen de l'article 36 sera beaucoup plus rapide que nous ne le pensons.

Le président: C'est une façon très positive de présenter les choses . . .

Une voix: Vous êtes un grand Canadien.

Le président: . . . ou de présenter un bon argument.

Article 36

Le président: Je vais maintenant inviter M. Angus à proposer son amendement à l'article 36. Vous le trouverez dans le recueil au numéro A-6 à la page 21.

Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Avant de proposer mon amendement, j'aimerais demander aux fonctionnaires de me dire ce qu'ils pensent de cet article.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Popp, please.

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Yes, I have had an opportunity very briefly to discuss this one with Mr. Angus. I would like to give you the background to proposed section 379 on page 20. The purpose of that section is to give the Governor in Council regulations to implement the Safety Convention, that is, the SOLAS Convention of 1974.

If I have understood the motion to amend correctly, it is intended to ensure that a limit is placed on the application of that convention to certain internal waters of Canada. I have checked the SOLAS Convention, and in Regulation 3, paragraph (b), those very words appear that are the subject of this motion. In other words, the SOLAS Convention, as I read it, does not apply within those waters that have been described.

• 1055

So I would argue that it is implicit in section 379 that we also take on board that limitation. Therefore I would suggest that probably this motion is not necessary.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Popp, I appreciate that response. I will therefore not be moving that amendment.

The Chairman: You are withdrawing? Is there consent to...

Mr. Angus: I cannot withdraw it because I have not moved it, Mr. Chairman.

The Chairman: I apologize.

Shall clause 36 carry?

Clause 36 agreed to

The Chairman: Shall we adjourn? Agreed?

Until Monday at 3.30 p.m. in Room 308, West Block, which is this room.

I adjourn the meeting to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Popp, vous avez la parole.

M. A. Popp (conseiller juridique, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

J'ai eu l'occasion d'en discuter très brièvement avec M. Angus, et je voudrais donc vous donner quelques explications au sujet de l'article 379 tel que proposé à la page 20. Son objet est de donner au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements donnant effet à la convention de sécurité, soit la convention SOLAS de 1974.

Que je sache, le projet d'amendement vise à limiter la durée d'application de cette convention à certaines eaux intérieures du Canada. Le paragraphe b) du règlement numéro 3 de la convention SOLAS mentionne expressément les termes dont il est question dans cette motion. En d'autres termes, la convention SOLAS ne s'appliquerait pas aux eaux décrites dans cet article.

Selon moi, l'article 379 comporte implicitement cette restriction et, par conséquent, je ne vois pas l'utilité de cette motion.

Le président: Merci, monsieur Popp.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Popp, je vous remercie de votre réponse, et dans ce cas, je ne présenterai pas mon amendement.

Le président: Vous le retirez? Les membres du Comité sont-ils d'accord...

M. Angus: Je ne peux pas le retirer puisque je ne l'ai pas proposé, monsieur le président.

Le président: Excusez-moi.

L'article 36 est-il adopté?

L'article 36 est adopté

Le président: Êtes-vous prêt à lever la séance? D'accord?

Nous nous retrouverons lundi à 15h30, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, c'est-à-dire ici même.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and
Commissioner, Canadian Coast Guard;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety Canadian
Coast Guard;
A. Popp, General Counsel.

Du ministère des Transports:

R.A. Quail, Sous-ministre adjoint, marine et Commissaire,
Garde côtière canadienne;
Jim Hornsby, Directeur général, Sécurité des navires, Garde
côtière canadienne;
A. Popp, Avocat général.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 15

Fascicule n° 15

Monday, March 17, 1986

Le lundi 17 mars 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

BILL C-75

PROJET DE LOI C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Mel Gass

Darryl Gray
Robert Horner
Morrisey Johnson
Arnold Malone
Pat Nowlan
Peter Peterson
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Thursday, March 13, 1986:

Fernand Jourdenais replaced James A. McGrath.

On Monday, March 17, 1986:

Darryl Gray replaced Fernand Jourdenais;
Pat Nowlan replaced Jean-Luc Joncas;
Mel Gass replaced Marcel Tremblay.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le jeudi 13 mars 1986:

Fernand Jourdenais remplace James A. McGrath.

Le lundi 17 mars 1986:

Darryl Gray remplace Fernand Jourdenais;
Pat Nowlan remplace Jean-Luc Joncas;
Mel Gass remplace Marcel Tremblay.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 17, 1986

(17)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:44 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: A. Popp, General Counsel; G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

On Clause 38

Iain Angus moved,—That Clause 38 be amended by adding immediately after line 13, on page 22, the following:

(3) Section 381 of the said Act is further amended by adding thereto, immediately after section (4.1) the following subsection:

(4.2) notwithstanding Subsections (2) and (3), every Canadian Ship that is a cargo ship of less than 500 gross tonnage, and, is used as a supply vessel for mobile offshore drilling units.

After debate, Iain Angus was allowed to withdraw the amendment.

Clause 38 was allowed to stand.

On Clause 39

Fernand Robichaud moved,—Il est proposé que l'article 39 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 20, à la page 23, ce qui suit:

«(7) Compte tenu des dispositions de la sous-section (8), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la sous-section 384(4) devra être publié dans la Gazette du Canada au moins quatre-vingt-dix jours avant la mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 17 MARS 1986

(17)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, se réunit, aujourd'hui à 15 h 44, sous la présidence de Derek Blackburn, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Mel Gas, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Compareît: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: A. Popp, avocat général; G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; Fergus Millar, chef, Élaboration de la législation, Garde côtière canadienne; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi, 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Article 38

Iain Angus propose,—Que l'article 38 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 22, ce qui suit:

(3) L'article 381 de la même loi est modifié par insertion après le paragraphe (4.1), de ce qui suit:

(4.2) par dérogation aux paragraphes (2) et (3), tout navire canadien qui est un navire de charge d'une jauge brute de moins de cinq cents tonneaux et qui sert au ravitaillement d'unités mobiles de forage sous-marin.

Après débat, Iain Angus est autorisé à retirer l'amendement.

L'article 38 est réservé.

Article 39

Fernand Robichaud propose,—That clause 39 be amended by adding thereto, immediately following line 17, page 23, the following:

«(7) Subject to subsection (8) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 384(4) shall be published in the Canada Gazette at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to shipowners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

(8) Les dispositions de la section (7) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

a) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cette sous-section, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cette sous-section; ou

b) n'apporte pas de modifications substantielles à un règlement existant;

les dispositions de la sous-section (7) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observance des dispositions de la sous-section (7) porterait préjudice à l'intérêt public.»

And debate continuing,

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

(8) Subsection (7) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation;

nor does subsection (7) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (7) would therefore be prejudicial to the public interest.»

Le débat se poursuit,

A 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, March 17, 1986

• 1543

The Chairman: Gentlemen, we are going to resume clause-by-clause debate on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Appearing again today before us is Mr. Mike Forrestall, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. We welcome back Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. A. Popp, General Counsel; and Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard, as witnesses.

Last day we got through to clause 38, and that is on page 21 of Bill C-75.

On clause 38

The Chairman: At clause 38 we have a amendment that will be moved in the name of Mr. Angus. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I would ask my colleagues to refer to the written sheet, because the motion I will be reading will be slightly different; there will be a few words dropped.

I move that clause 38 of Bill C-75 be amended by adding immediately after line 13 on page 22 the following:

(3) Section 381 of the said Act is further amended by adding thereto, immediately after section (4.1), the following subsection:

(4.2) notwithstanding Subsections (2) and (3), every ship that is a cargo ship of less than 500 gross tonnage, and, is used as a supply vessel for mobile offshore drilling units.

• 1545

The Chairman: So you are removing the last part.

Mr. Angus: Yes, "or is used for the carriage of passengers"; also the phrase "Canadian safety convention".

The Chairman: So your proposed (4.2) would be:

(4.2) notwithstanding subsections (2) and (3), every ship that is a cargo ship of less than 500 gross tonnage and is used as a supply vessel for the mobile offshore drilling units.

Mr. Angus: That is correct.

The Chairman: All right, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 17 mars 1986

Le président: Messieurs, nous reprenons l'examen article par article du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Nous accueillons de nouveau aujourd'hui M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, ainsi que M. G.R. Stewart, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, M. A. Popp, avocat général, ainsi que M. Jim Hornsby, directeur général de la sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

Lors de notre dernière réunion, nous avons réussi à aller jusqu'à l'article 38, page 21 du projet de loi C-75.

Article 38

Le président: M. Angus a un amendement à présenter à l'article 38. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je demanderais à mes collègues de se reporter à la feuille manuscrite, car l'amendement que je vais lire diffère quelque peu de celui qui se trouve dans la liasse d'amendements; quelques mots ont été supprimés.

Je propose que l'on modifie l'article 38 du projet de loi C-75 en ajoutant, à la suite de la ligne 14, page 22, ce qui suit:

(3) L'article 381 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (4.1), de ce qui suit:

(4.2) par dérogation aux paragraphes (2) et (3), tout navire qui est un navire de charge d'une jauge brute de moins de cinq cents tonneaux et qui sert au ravitaillement d'unités mobiles de forage en mer.

Le président: Vous supprimez donc la dernière partie de votre amendement?

M. Angus: Oui, je supprime: «ou qui sert au transport de passagers» et «canadien soumis à l'application de la Convention de sécurité».

Le président: L'amendement que vous proposez au paragraphe (4.2) est donc le suivant:

(4.2) par dérogation aux paragraphes (2) et (3), tout navire qui est un navire de charge d'une jauge brute de moins de cinq cents tonneaux et qui sert au ravitaillement d'unités mobiles de forage en mer.

M. Angus: C'est exact.

Le président: Bien, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

[Text]

This amendment is in response to representations made by Mr. Dick Thomasson of the Seafarers' International Union, who expressed a concern that, notwithstanding other regulatory powers that deal with non-convention ships, there should be some protection afforded people who work on the supply vessels—out into the Atlantic—that is similar to that on the major marine vessels. For that reason, I move this clause.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on behalf of the Liberal Party, I want to express my support for the amendment that has been put by Mr. Angus and remind members of what I consider to be the very good work of the royal commission on the *Ocean Ranger* disaster, which dealt specifically in its report with the need to ensure that supply vessels—indeed the report went beyond supply vessels to the rigs themselves—be covered under the jurisdiction of the Canada Shipping Act.

There is a very vivid section in the report dealing with the attempt of a particular supply vessel . . . Her captain and crew made an absolutely outstanding and first-class effort to assist some people on the *Ocean Ranger*—they actually got off the *Ocean Ranger* and into a raft or a life capsule. Unfortunately, the supply vessel was not properly equipped. Certainly the heart, the desire and the courage were there, but the equipment was not, to bring that life capsule aboard.

One would argue that, given the stormy weather and conditions, it may or may not have been possible. But in any regard, Mr. Chairman, it could not have been accomplished because the supply vessel was not properly equipped.

I think the amendment that has been put by Mr. Angus would bring the supply vessels more under the jurisdiction of Bill C-75, would provide for a more efficient and monitored operation of those vessels by means of training, equipment and so on. I think it would meet one of the major recommendations of the royal commission on the *Ocean Ranger*. Therefore, I would urge members, indeed, urge government representatives, to consider this amendment favourably. I think it is well intentioned and would serve both the bill and the Minister very well—indeed, serve the people working the offshore.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Forrestall.

Mr. M. Forrestall (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, I wonder if I might draw Mr. Angus' attention to the act itself. He is not attempting to affect the convention ships. He has withdrawn that part of it. Might I indicate to him that subject to section 466 to 468, every Canadian steamship that is not a ship described in subsection (1) or (2) shall have its hull and machinery and equipment inspected by a steamship inspector in accordance with the regulations before the ship is first put into service. And it goes on.

[Translation]

Cet amendement répond à la demande présentée par M. Dick Thomasson, du Syndicat international des marins canadiens, qui s'inquiétait de ce que, nonobstant les autres pouvoirs de réglementation s'appliquant aux navires non soumis à l'application de la Convention de sécurité, ceux qui travaillaient sur les navires de ravitaillement dans l'Atlantique ne bénéficiaient pas de la même protection que ceux qui travaillaient sur les navires au long cours. C'est la raison pour laquelle je propose cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, le Parti libéral est partisan de l'amendement présenté par M. Angus, et je voudrais rappeler aux députés l'excellent travail réalisé, à mes yeux, par la commission royale d'enquête sur la catastrophe de l'*Ocean Ranger*, qui, dans son rapport, estimait que les navires de ravitaillement, et il y était même question des plates-formes elles-mêmes, relèvent de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ce rapport renferme un paragraphe très émouvant sur la tentative effectuée par un navire de ravitaillement . . . Le capitaine et l'équipage de ce navire ont absolument tout fait pour aider ceux de l'*Ocean Ranger* qui avaient réussi à monter dans un bateau de sauvetage. Malheureusement, ce navire de ravitaillement n'était pas bien équipé. Le cœur y était, de même que le courage, mais le matériel n'y était pas, et ce bateau de sauvetage n'a pu être remonté à bord.

Certains diront que la tempête et les conditions atmosphériques n'auraient de toute façon pas rendu la chose possible. Mais de toute façon, monsieur le président, cela n'aurait pas été possible, car le navire de ravitaillement n'était pas bien équipé.

Je crois que l'amendement proposé par M. Angus permettrait de soumettre les navires de ravitaillement à l'application du Bill C-75, et assurerait une exploitation plus efficace et plus suivie de ces navires, dont l'équipage serait mieux formé, le matériel plus complet, et ainsi de suite. Ainsi, l'on donnerait suite à une des principales recommandations de la commission royale d'enquête chargée d'examiner la catastrophe de l'*Ocean Ranger*. Par conséquent, je demanderais aux députés, aux représentants du gouvernement, de bien vouloir considérer cet amendement d'un oeil favorable. Son intention est bonne, et il servirait les intérêts du projet de loi, du ministre et de ceux qui travaillent en haute mer.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, permettez-moi d'attirer l'attention de M. Angus sur la loi elle-même. M. Angus n'essaie pas de modifier les règlements s'appliquant aux navires soumis à l'application de la convention, puisqu'il a supprimé cette partie-là. Puis-je lui suggérer de se reporter au paragraphe (3), qui propose que, sous réserve des articles 466 à 468, la coque, l'équipement et les machines de tout navire à vapeur canadien, qui n'est pas un navire décrit au paragraphe (1) ou (2), doivent être inspectés par un inspecteur de navires à vapeur conformément aux règlements, avant l'entrée en service du navire, etc.

[Texte]

I am just wondering whether or not the matter is not in fact covered.

Two other very brief points: I know of no vessels of less than 500 tonnes that are out there doing that kind of work. That is a personal observation. They are all significantly larger than that.

• 1550

In brief, I suppose we would consider the amendment unnecessary because in fact provision for it is already in the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I would like to welcome Mr. Fergus Millar back today. He is also at the table.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the Parliamentary Secretary's response is somewhat troubling, because the Parliamentary Secretary, to his credit, is normally very well briefed and quite certain when he has been informative generally before this committee and before other committees when he comments on legislation, and he has indicated he is not quite certain whether the bill as currently drafted would cover the concerns of Mr. Angus. He went on to say that he knows of no vessel less than . . . and I would like that clarified, rather than go on. I would rather go on a certainty than on a maybe.

Mr. Forrestall: With all due respect, Mr. Chairman, I believe Mr. Tobin misheard me. I have no uncertainty as to whether or not the intention of Mr. Angus's amendment is covered in the bill. Of that I am absolutely certain. What I was indicating was that I was not sure, because in part it is a little difficult really to get at what Mr. Angus was intending . . . I do not know whether it meets what he intends, but as we read it, there is no question that it is already provided for in the bill itself.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall says he knows of no vessel of less than 500 tonnes operating in a supply capacity with rigs. I think if he were to check, he would find out that indeed there are vessels of under 500 tonnes acting in that capacity in various types of offshore operations. He ought not to reassure himself too much on that point.

Mr. Forrestall: Apropos of that, of course there are different tonnage measurements that you could use, and unless the rig is being serviced in the harbour—small tendering boats or something like that . . . In any event, it was just an observation. The fact is that whether they are over or under, they are provided for with respect to inspections in the bill.

Mr. Angus: My feeling is that at least from the point of view of the individual or the individuals who represent the people who in part operate these vessels, they feel strongly enough that there is enough question in their minds whether or not they are in fact covered, or if they are covered to the degree necessary. I think it is worth our time to take the opportunity now, because as we all know, we do not get to reopen the

[Traduction]

Je me demande si l'amendement proposé par M. Angus n'est pas déjà prévu par la loi.

Deux autres observations très brèves, si vous me le permettez. Je ne connais aucun navire de moins de 500 tonnes qui fasse ce travail-là. C'est du moins ce que je pense. Ces navires sont beaucoup plus gros que cela.

Pour résumer, je suppose que nous considérerions cet amendement inutile, car il figure déjà dans le projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Fergus Millar, qui est de retour aujourd'hui et qui est assis à la table des témoins.

M. Tobin: Monsieur le président, la réponse donnée par le secrétaire parlementaire est quelque peu troublante, car, normalement, et je l'en félicite, il connaît très bien ses dossiers et est toujours très sûr de ce qu'il avance en général devant ce Comité et devant d'autres comités législatifs; or, il nous a dit qu'il ne savait pas au juste si le projet de loi, dans sa formulation actuelle, répond aux préoccupations exprimées par M. Angus. Il a ensuite affirmé qu'il ne connaissait aucun navire qui ait moins de . . . Et je voudrais que tout cela soit bien clair, avant que nous ne continuions. Je préfère que l'on soit sûr de ce que l'on avance.

M. Forrestall: Sauf le respect que je lui dois, monsieur le président, je crois que M. Tobin m'a mal compris. Je sais parfaitement si l'amendement proposé par M. Angus figure déjà dans le projet de loi. J'en suis absolument certain. Ce que je disais, c'est que je n'étais pas certain, car il faut bien l'admettre, il est difficile de savoir où veut en venir au juste M. Angus . . . Je ne sais pas si cela répond à ce qu'il voulait, mais si nous avons bien compris son amendement, il ne fait aucun doute qu'il figure déjà dans le projet de loi.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Forrestall dit qu'il ne connaît aucun navire de ravitaillement de plates-formes de forage dont la jauge brute est inférieure à 500 tonnes. Or, s'il faisait une petite enquête, il constaterait qu'il existe effectivement des navires de moins de 500 tonnes chargés de ravitailler des plates-formes en mer. Il ne devrait pas trop s'avancer sur ce point.

M. Forrestall: À ce propos, on pourrait utiliser des navires dont la jauge est différente, et à moins que la plate-forme ne soit ravitaillée au port par de petits bateaux, ou quelque chose du genre . . . De toute façon, ce n'était qu'une observation. L'essentiel, c'est que ces navires, qu'ils soient inférieurs ou supérieurs à 500 tonnes, doivent se soumettre à une inspection annuelle prévue par le projet de loi.

M. Angus: Ce que je pense, c'est que ceux qui représentent les capitaines et les équipages de ces navires doutent fort qu'ils soient protégés ou non, ou qu'ils soient suffisamment bien protégés. Je crois qu'il serait bon de profiter de l'occasion qui nous est donnée, car, comme nous le savons tous, nous n'allons pas réexaminer la Loi sur la marine marchande du Canada tous les ans ou tous les deux ans. Les modifications que nous

[Text]

Canada Shipping Act every year or every second year. What we pass through this committee this spring, in 1986, will be with us for a long time. I would rather err on the side of caution to ensure that component is in there.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I ask if my officials would respond in a little more technical depth.

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, I intervene just to make one technical observation. The clause dealing with the amendment is incomplete. It does not have anything operative in it. I think something is missing at the end. I am at a loss to suggest exactly what, but something is missing. It does not say what is required.

The Chairman: While Mr. Angus is checking, Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, while Mr. Angus is checking that proposed amendment, might I make the general comment that I would personally be in favour of inspection of any cargo vessel. I would ask, then, the officials of the Parliamentary Secretary why in the opening subclause, 38(1), proposed subsection 381(2), where it says:

Every Canadian Safety Convention ship that is a cargo ship of five hundred tons gross tonnage

and such and such, is subject to the kinds of inspections we are talking about. Then there is the indication of the Parliamentary Secretary that ships under 500 tonnes are also covered in some way, shape or form with respect to those inspections. If that is the case, why have the 500 gross tonne limitation in that opening clause?

• 1555

The Chairman: Mr. Stewart, would you care to respond?

Mr. G.R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, maybe the short answer to that is there is a more frequent and a more detailed inspection for convention ships of more than 500 gross tonnes, and there is a less frequent and a less intensive inspection for those vessels that are less than 500 gross tonnes.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I believe there is provision now that all ships have to have an annual survey, regardless of their tonnage. Certainly vessels that have a load-line certificate have to have annual load-line inspection and radio inspection. Granted, they do not have to be drydocked every year, except vessels that have operated in ice and so on like that, and passenger ships. I do not see the purpose or the need for the amendment, to be honest with you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, with great embarrassment I admit to having an incomplete amendment. The official is correct that it does not go anywhere. I have been unable, in the few moments available to me, to come up with a wording that

[Translation]

apporterons à cette loi et qui seront adoptées en Comité ce printemps seront exécutoires pendant longtemps. Je préférerais être trop prudent que pas assez et veiller à ce que cette protection soit assurée.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je demander à mes collaborateurs de bien vouloir vous donner davantage de détails techniques.

M. A. Popp (avocat général, ministère des Transports): Monsieur le président, permettez-moi de faire une observation de pure forme. L'amendement n'est pas complet, car rien d'exécutoire n'y figure. Je crois que quelque chose manque à la fin. Je ne sais pas trop ce qui manque, mais quelque chose manque. L'amendement ne précise pas ce qu'il faut faire.

Le président: Monsieur Reid, voulez-vous prendre la parole pendant que M. Angus vérifie ses notes?

M. Reid: Monsieur le président, pendant que M. Angus vérifie son amendement, puis-je me permettre de dire que je préférerais que tout navire de charge soit inspecté. Je voudrais donc que les collaborateurs du secrétaire parlementaire me disent pourquoi, au début du paragraphe 381(2), l'article 38(1), qui dit que:

Tout navire canadien soumis à l'application de la Convention de sécurité, qui est un navire de charge d'une jauge brute de 500 tonnes...

et ainsi de suite, est assujéti aux inspections dont nous parlons. Ensuite, le secrétaire parlementaire nous dit que l'inspection des navires de moins de 500 tonnes est déjà assurée par la loi sous une forme quelconque. Si tel est le cas, pourquoi ce paragraphe impose-t-il une limite de 500 tonnes ou plus?

Le président: Monsieur Stewart, voulez-vous répondre à cette question?

M. G.R. Stewart (sous-commissaire, Garde côtière canadienne): Monsieur le président, je dirais que l'inspection des navires soumis à l'application de la convention et dont la jauge brute est supérieure à 500 tonnes se fait plus fréquemment et de façon plus minutieuse que celle des navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonnes.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, je crois qu'une disposition ordonne déjà une inspection annuelle de tous les navires, quelle que soit leur jauge. Il est évident que les navires qui ont un certificat sur les lignes de charge doivent faire inspecter leurs lignes de charge et leur matériel de radiocommunication chaque année. Je vous l'accorde, ces navires ne doivent pas être placés en cale sèche tous les ans, sauf les brise-glaces et les navires de passagers. Franchement, je ne vois pas pourquoi cet amendement a été proposé.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, c'est avec une certaine gêne que j'admetts que mon amendement est incomplet. L'adjoint du secrétaire parlementaire a raison de dire qu'il n'accomplit rien. Je n'ai pas pu, vu les quelques minutes qui

[Texte]

is appropriate. There are two options. One is the withdraw option. The other one is, if the committee is agreeable, to allow it to stand and allow me to come back as the first item at our next meeting.

The Chairman: I understand you have to withdraw the amendment first before we can put the question as to whether we will stand the clause.

Mr. Angus: I withdraw the amendment.

The Chairman: Is there agreement that the amendment be withdrawn?

Some hon. members: Agreed.

Amendment withdrawn

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as you asked the question, what was going through my mind was how many more times are we going to do this; are we not going to be able to make progress? There is some urgency with respect to this matter which most members—all members—will appreciate. Notwithstanding having said that, I would agree to stand it until later today or tomorrow.

Clause 38 allowed to stand

Mr. Reid: One more time!

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a brief observation to thank the Parliamentary Secretary for the generous attitude he has just demonstrated. It will go a long ways in our deliberations, making them more efficient.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

On clause 39

The Chairman: On page 23 in the book of amendments, under the Liberal designation, L-5, Mr. Robichaud, would you please move your amendment?

M. Robichaud: Monsieur le président, l'amendement que nous proposons est le suivant: Il est proposé que l'article 39 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 20, à la page 23, ce qui suit:

384. (1) Compte tenu des dispositions de la sous-section (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la sous-section 384(4) devra être publié dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours, les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

(2) Les dispositions de la section (1) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

[Traduction]

m'ont été accordées, rédiger un autre amendement. Mais nous pouvons soit retirer l'amendement, soit, si le Comité l'accepte, le réserver et en faire le premier point à l'ordre du jour de notre prochaine réunion.

Le président: Je crois que vous devez tout d'abord retirer votre amendement avant que nous ne puissions décider si nous allons le réserver ou pas.

M. Angus: Je retire mon amendement.

Le président: Acceptez-vous que l'amendement soit retiré?

Des voix: Oui.

L'amendement est retiré

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, puisque vous m'avez posé la question, je me demandais combien de fois encore nous allons devoir passer par là. N'allons-nous pas un jour progresser? Ce projet de loi doit être adopté le plus rapidement possible, comme tous les députés le savent. Cela dit, je ne vois qu'une objection à ce que cet article soit réservé jusqu'à ce que nous l'examinions de nouveau plus tard cet après-midi ou demain.

L'article 38 est réservé

M. Reid: Une dernière fois!

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais simplement remercier le secrétaire parlementaire de son attitude généreuse. Cela facilitera nos travaux et les rendra plus efficaces.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Article 39

Le président: À la page 23 de la liasse d'amendements, vous trouverez l'amendement L-5 du Parti libéral. Monsieur Robichaud, voudriez-vous présenter votre amendement, je vous prie?

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, we move the following amendment: That clause 39 be amended by adding thereto, immediately following line 17 on page 23, the following:

384. (1) Subject to subsection (2) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 384(4) shall be published in the *Canada Gazette* at least 90 days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those 90 days shall be afforded to shipowners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a proposed regulation that

[Text]

a) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cette sous-section, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cette sous-section; ou

• 1600

b) n'apporte pas de modification substantielle à un règlement existant; les dispositions de la sous-section (1) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observance des dispositions de la sous-section (1) porterait préjudice à l'intérêt public.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Would you care to explain your amendment, please?

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

La raison de cet amendement c'est tout simplement, je pense, pour donner un peu de consistance à tout changement qui serait fait sous cet article afin que toutes les parties en cause soient bien au courant et qu'ils aient une période de temps pour réagir à tout règlement qui serait fait sous cet article, parce que si on regarde l'article, on peut voir que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer les catégories de navires, des sociétés ou associations de classification et d'immatriculation de navires qui sont reconnus aux fins du paragraphe (4).

Alors, il serait bon que toutes les associations canadiennes—parce qu'il y a actuellement des associations qui sont en train de se préparer pour agir dans le cadre de l'article 39... Aussi cet article, je pense, on va le retrouver à plusieurs autres endroits pour s'assurer qu'il y ait publication et que tous les gens, tous les intervenants soient bien mis au courant de tout ce qui va se passer.

Cela en fait, ouvre la porte à tous les gens qui voudraient faire des interventions dans le cadre de changement à des règlements. Et on va retrouver cette clause-là ailleurs dans le projet de loi.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The amendment in part deals with the requirement for Canada to make regulations with respect to ships that may conform through regulation to international convention. Frequently it will be that Canada has had no input with respect to the development of those regulations, whether they are dealing with standards or whatever. The 90 days gives an appropriate period of time for the marine public who have from time to time been seized of moves to consider those moves, to follow the proper appeal process and make their representations.

With respect to every regulation I might remind the committee that in fact the Marine Safety Advisory Council, as I am sure all members know, meets two times annually for a week at a time and their primary purpose is to examine regulations in this respect. The composition of the Marine Safety Advisory Council includes the entire community of

[Translation]

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation; nor does subsection (1) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (1) would therefore be prejudicial to the public interest.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Pourriez-vous maintenant nous expliquer votre amendement?

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Very simply, this amendment is intended to give a certain consistency to any change brought to this section in order that all concerned parties be apprised of the situation and have sufficient time to respond to any regulation enacted under that section. If you look at the section, you will see that the Governor in Council can use the regulations to determine which categories of ships and which societies or associations for the classification and registry of ships will be recognized under subsection (4).

Therefore, it would be useful for all Canadian associations—right now, there are certain associations which are preparing to act in accordance to section 39. Moreover, I believe that section will be used in several other places in order to make sure that there is publication of the regulations and that all concerned parties are well informed of the situation.

This, in effect, opens the door to anyone who wishes to be heard about any changes to regulations. That clause is also found elsewhere in the bill.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: En partie, l'amendement porte sur la nécessité pour le Canada d'adopter des règlements pour les navires qui se conforment aux règlements relatifs à la convention internationale. On dira souvent que le Canada ne tient aucunement à contribuer à l'élaboration de ces règlements, qu'ils soient relatifs à des normes ou autre chose. Il arrive de temps en temps que les professionnels et les amateurs du secteur maritime apprennent l'intention du gouvernement d'établir des règlements, et le délai de 90 jours leur donne le temps nécessaire pour étudier la question, interjeter appel et faire des représentations.

Pour ce qui est de tous les règlements, je tiens à rappeler au Comité que le Conseil consultatif de la sécurité maritime se réunit deux fois par année, pendant une semaine, dans le but principal d'examiner les règlements à ce chapitre. Le Conseil consultatif de la sécurité maritime comprend tout le secteur concerné, à partir des petits plaisanciers aux gros entrepre-

[Texte]

interest, from small boaters to major operators. It is in these forums that regulations are thoroughly reviewed, discussed, amended where necessary, dropped or changed or whatever action is taken. This is primarily where the department and the Minister get their advice about regulations.

My final point—and I would simply rest it at this—is that countless thousands of regulations are being made, some under urgency, some within other parameters, and to publish them 90 days in advance would be an undue burden not only on the department but on those people whose responsibility it is to follow closely the development of regulations.

The Chairman: Thank you, Mr. ForreSTALL. Mr. Angus.

Mr. Angus: I want to support the amendment before us. I think that, as a principle, in this country when we formulate laws, whether they are laws at this level in a bill or laws which in effect are regulations, not only should we advise those concerned, the community of interest, of the decisions made, but we must also give them the opportunity to respond, to perhaps fine-tune, perhaps to object to something that has been decided.

• 1605

In response to Mr. ForreSTALL's comments, there may be times when the Government of Canada decides to go beyond whatever the convention has decided, to expand regulations in a particular area, or there may be matters that are contained within this section that are not necessarily convention matters. I am thinking of societies or associations for the classification and registry of ships. Perhaps we may again decide to do something over and above what the convention calls for but which is not prohibited by the convention.

The amendment by my colleague from the Liberal Party will allow a place for reaction. So I think for that reason we should support this amendment. Thank you.

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, might I ask Mr. Stewart if he could intervene for a moment on this one?

The Chairman: At this point? I have others on the list.

Mr. ForreSTALL: Oh. At some point then.

The Chairman: Okay. Mr. Tobin, please. Mr. Tobin will be followed by Mr. Dantzer and then Mr. Robichaud.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to speak in support of the amendment that has been proposed by my colleague. I think, upon consideration of this amendment, members would want to give serious consideration to supporting it as well.

First of all, in response to Mr. ForreSTALL's comments, and if I understood Mr. ForreSTALL correctly, essentially Mr. ForreSTALL is pointing out that many regulations—he used the words “thousands of regulations”—are being produced and the cost of publishing those regulations and so on would be prohibitive. That is an argument that all members can have some sympathy with, except that I would direct Mr. ForreSTALL's attention

[Traduction]

neurs. C'est dans le cadre de ces réunions que les règlements sont examinés à la loupe, discutés et, le cas échéant, modifiés ou abandonnés. C'est essentiellement le CCSSM qui conseille le ministère et le ministre lui-même au sujet des règlements.

Un dernier point, et je vais m'en tenir là. Des milliers de règlements sont adoptés chaque année, certains avec plus d'urgence que d'autres. Le fait de les publier 90 jours à l'avance imposerait un fardeau excessif non seulement au ministère, mais à tous ceux qui doivent suivre de près l'élaboration des règlements.

Le président: Je vous remercie, monsieur ForreSTALL. Monsieur Angus.

M. Angus: Je tiens à donner mon appui à l'amendement qui nous a été présenté. Je pense que, par principe, lorsque le gouvernement canadien adopte des lois, que ce soit dans le cadre d'un projet de loi ou de règlements, non seulement devrait-il en informer les groupes concernés, mais il devrait aussi leur donner la possibilité d'y répondre, peut-être pour y proposer des améliorations, ou même s'y opposer.

Pour répondre aux remarques de M. ForreSTALL, il peut arriver que le gouvernement du Canada décide d'aller plus loin que la convention en approfondissant le règlement régissant un secteur particulier, et il peut même arriver que cet article vise des questions qui ne relèvent pas nécessairement de la convention. Je pense notamment aux sociétés ou associations de classification et d'immatriculation des navires. Il peut arriver que nous décidions de faire quelque chose qui n'est pas stipulé dans la convention, mais qui n'y est pas non plus interdit.

L'amendement proposé par mon collègue du Parti libéral permet une certaine réaction. C'est pourquoi j'estime que nous devrions l'appuyer. Merci.

M. ForreSTALL: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Stewart de nous faire brièvement part de ses idées là-dessus?

Le président: Maintenant? J'ai d'autres intervenants sur ma liste.

M. ForreSTALL: D'accord. Alors, à un moment donné.

Le président: Très bien. Monsieur Tobin, s'il vous plaît. M. Tobin sera suivi de M. Dantzer, puis de M. Robichaud.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. J'appuie l'amendement proposé par mon collègue. Je pense qu'après l'avoir étudié, les autres membres voudront aussi envisager sérieusement de l'appuyer.

Tout d'abord, j'aimerais répondre aux remarques de M. ForreSTALL. Si je l'ai bien compris, M. ForreSTALL soulignait que bon nombre de règlements—il a même parlé de «milliers de règlements»—sont adoptés et que les coûts de publication de ces règlements seraient excessifs. C'est un argument que nous pouvons tous comprendre, sauf que j'aimerais attirer l'attention de M. ForreSTALL sur l'article 39. En vertu de cet article, le

[Text]

to clause 39. It is a provision that gives the government the ability to appoint private organizations to carry out inspections and so on, or surveys of ships, boats in this country. It is providing the government with a new power to use private organizations to do inspections. That is really what we are talking about here.

Those are private organizations to be appointed by the government, who may change from time to time, and certainly that information is vital to boaters in Canada.

Second, clause 39 provides the Governor in Council with the ability to make regulations with respect to classes of ships, which societies or associations will be used for classification registry of ships, and that can change from time to time, the scope of surveys and inspections, the terms and conditions upon which a report of a survey referred to in subclause (4) may be accepted by a chairman or a steamship inspector. It goes on to provide for terms and conditions of the continued validity of a certificate. And that can change from time to time under orders of the Governor in Council. It goes on to provide for a longer period, Mr. Chairman, and on and on.

What I am saying to you and what members should know is that this requirement for publication with respect to clause 39 is identical, word for word, out of the bill. It has not been drafted by the Canadian Boating Association. They support it. It has not been drafted by my colleague, the member who moved it. These words come, word for word, identically, out of this bill with respect to the publishing requirement the government imposes on itself with respect to regulations affecting international conventions.

The government has said in the bill that where regulations affect international conventions, in other words other nations, there shall be a publishing requirement and, gentlemen, the words in this amendment are exactly the responsibility the government imposes upon itself with respect to ships of other nations.

What we are proposing then, given that this is a new power in clause 39, given that it applies primarily to Canadian ships and in particular to many pleasure and recreation craft in this country, that surely the same requirement we would impose upon ourselves as a government with respect to international convention ought to apply with respect to our own recreation and leisure boaters and others in this country.

• 1610

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I am inclined to find Mr. Robichaud's amendment a good one on two grounds. It seems to me that the recently set up Minister of Recreation, if I may call him that, one of his whole thrusts is to ensure that before regulations are made there is public input in the matter. That is his whole purpose in being there and going through all our regulations. So I do not see why this should be

[Translation]

gouvernement serait habilité à charger des organismes privés de mener, au Canada, des inspections et des visites de bateaux et de navires. Cet article donne au gouvernement un nouveau pouvoir, celui de faire appel à des organismes privés pour faire les inspections. Et c'est de cela que nous discutons.

Il s'agit d'organismes privés que le gouvernement nommerait, et qui risquent de changer de temps en temps, mais qui fourniraient des renseignements indispensables à tous les propriétaires de bateaux du Canada.

Deuxièmement, l'article 39 habilite le gouverneur en conseil à adopter des règlements pour déterminer les catégories de navires, les sociétés ou associations qui seront chargées de classifier et d'immatriculer les navires, ce qui peut changer de temps en temps, l'étendue des visites ou inspections, et les modalités en vertu desquelles un rapport d'expert maritime, mentionné au paragraphe (4), peut être accepté par le président ou un inspecteur de navires à vapeur. Puis, on parle des modalités de prolongation du certificat. Ces éléments peuvent changer de temps en temps, à la demande du gouverneur en conseil. Un peu plus loin, monsieur le président, on parle d'un intervalle plus long, etc., etc.

Ce que j'essaie de vous expliquer et ce que les membres devraient savoir, c'est que l'exigence de publication relativement à l'article 39 est tirée textuellement du projet de loi. Cela ne vient pas de la Fédération nautique du Canada, même si elle l'appuie. Cela n'a pas été rédigé par mon collègue, le député qui l'a proposé. Cette citation est tirée textuellement du projet de loi, à l'article énonçant l'exigence que le gouvernement s'impose de publier les règlements touchant les conventions internationales.

Le gouvernement a stipulé dans le projet de loi que, dans le cas où un règlement touche des conventions internationales, c'est-à-dire d'autres nations, il faudra le publier. Messieurs, cet amendement répète textuellement la responsabilité que le gouvernement s'est imposée lui-même relativement aux navires d'autres nations.

Voici donc ce que nous proposons. Étant donné qu'il s'agit là d'un nouveau pouvoir en vertu de l'article 39 et que ce pouvoir s'applique essentiellement aux navires canadiens, particulièrement à un grand nombre de bateaux de plaisance, la même exigence que nous nous imposons en tant que gouvernement relativement aux conventions internationales devrait aussi s'appliquer aux propriétaires de bateaux canadiens, plaisanciers et autres.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. À mon avis, l'amendement de M. Robichaud est bon pour deux raisons. Il me semble qu'un des principaux objectifs du nouveau ministre des Loisirs, si je puis l'appeler ainsi, est de solliciter l'avis du public avant d'établir des règlements. C'est sa raison d'être et l'objet d'une révision de tous nos règlements. Je ne vois donc pas pourquoi on se soustrairait à cette étude, qui me semble être une excellente initiative.

[Texte]

exempt from that new thrust, which I think is a satisfactory one.

Second, if the department is making thousands of regulations, maybe they are making too many regulations and maybe such a clause would dampen your enthusiasm for regulations. Again, the recent study we have had in this government indicated that we are regulated to death and there is a real effort . . .

Mr. Forrestall: We are one of 40 departments.

Mr. Dantzer: Well, we are one-fortieth of the problem.

Mr. Forrestall: . . . cause of the major problem.

Mr. Dantzer: And on those grounds, I think I am inclined to support this amendment as being highly rational and reasonable.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer. Mr. Robichaud, do you want to go now? There are two more on the list. Do you wish to wait?

Mr. Robichaud: Yes, thank you.

The Chairman: Okay. Mr. Johnson, please.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, with reference to subclause 39.(4), I do not really know what the necessity is of having publications made by the Government of Canada at all, because every steamship that comes under a classification society, whether it be Lloyd's or the American Bureau of Shipping, or whatever it is, are always kept up to date. The owners are always kept up to date as to what is due for inspection, whether it be a quadrennial inspection, an annual inspection or whatever. All it is saying here, as I understand it, is that rather than have to go through the classification inspection and then duplicate it by the Government of Canada's Marine Safety Branch, that the government or the chairman of steamship inspectors will be accepting the classification society's inspection of a vessel. At least, that is the way I understand it. And which, I might say, are in many cases more stringent than government inspections to my knowledge. All you are doing is duplicating inspections if you want to keep your ship in a classification society for the benefit of sale, for the benefit of reduced insurance rates or whatever.

I have personally been wondering for years why we duplicate inspections. We all know the reputation of Lloyd's of London or Norske, which have been going on for years and years doing their own private . . . well, if you want to call it research, into the construction of ships and so on. So I do not know why we need more, because everyone is notified now by those companies and there is certainly nobody here going to pay \$3,000 or \$4,000 or \$5,000 or \$6,000 a year to have a pleasure craft listed with Lloyd's of London or any other private classification society. It costs an enormous amount of money for anyone to keep their ship in that class anyway.

[Traduction]

Deuxièmement, si le Ministère adopte des milliers de règlements, c'est trop et peut-être qu'un tel article l'obligerait à modérer ses ardeurs. Je rappelle la récente étude gouvernementale qui a révélé que nous sommes enterrés sous les règlements et qu'un véritable effort . . .

M. Forrestall: Nous sommes un ministère parmi quarante.

M. Dantzer: Eh bien, cela représente un quarantième du problème.

M. Forrestall: . . . la cause du grand problème.

M. Dantzer: Et c'est pourquoi j'appuie cet amendement, car je le trouve éminemment bien pensé et justifiable.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Robichaud, voulez-vous parler maintenant? J'ai encore deux noms sur ma liste. Préférez-vous attendre?

M. Robichaud: Oui, merci.

Le président: Très bien. Monsieur Johnson, s'il vous plaît.

M. Johnson: Monsieur le président, en ce qui concerne le paragraphe 39.(4), je ne vois pas pourquoi le gouvernement du Canada doit publier les règlements, car chaque navire à vapeur qui a été inspecté par une société de classification, que ce soit la Lloyd's, l'*American Bureau of Shipping*, ou n'importe quel autre, est avisé de tout changement. Les propriétaires sont constamment informés de ce qui doit être inspecté, que l'inspection ait lieu tous les ans, tous les quatre ans ou autre. Si je ne m'abuse, plutôt que d'entreprendre une inspection en vue de la classification, puis de la faire répéter par la Direction de la sécurité maritime du gouvernement canadien, on propose simplement que ce dernier ou le président des inspecteurs de navires à vapeur devra accepter le rapport d'inspection de la société de classification. Du moins, c'est ce que je comprends. D'ailleurs, je vous signale que, dans bien des cas, les inspections menées par des sociétés de classification sont, à ma connaissance, beaucoup plus strictes que celles du fédéral. Pour l'instant, ceux qui veulent que leur navire continue de relever d'une société de classification pour en faciliter la revente, pour obtenir des primes d'assurance réduite ou toute autre raison, sont assujettis à deux inspections différentes.

Personnellement, je me demande depuis des années pourquoi nous dédoublons les inspections. Nous connaissons tous l'excellente réputation de la Lloyd's of London ou de la Norske qui, depuis des années, mènent leurs propres enquêtes, si l'on veut, au sujet de la construction des navires, etc. Je ne comprends pas pourquoi l'État se sent obligé de faire faire d'autres inspections puisque tous les intéressés sont maintenant avisés par les sociétés et que personne ne va payer 3,000\$, 4,000\$, 5,000\$ ou 6,000\$ par année pour que son embarcation de plaisance soit incluse dans la liste de la Lloyd's of London ou de toute autre société de classification privée. De toute manière, il est très onéreux d'inscrire un bateau dans cette catégorie.

[Text]

I do not know if one of the gentlemen from Ship's Safety Branch could elaborate a little bit as to whether I am getting the clear meaning of this subclause (4) or not.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, in answer to a point raised by Mr. Tobin a little earlier, I think maybe the clear distinction here is that the forum called the Marine Safety Advisory Council does exist and any regulations that might be made under this enabling legislation which would delegate ships' surveys to classification societies would and has been discussed on numerous occasions at this particular forum. There have been numerous discussions with the classification societies themselves to ensure that class rules, as they are called, are consistent with Coast Guard rules.

• 1615

In other words, the opportunity is very much present for full consultation with all sectors of the marine community for this sort of domestic regulation, as opposed to the international convention that might be adopted under this enabling legislation, which has a Canadian contribution to it but which is really an international standard or an international convention. It is probably much wiser to allow for the Canadian community to have a 90-day period to examine the provisions of this international standard and determine the validity of it for the Canadian scene than it is to have the same sort of provision for domestic regulations which already have the opportunity for widespread examination in Canada at the Marine Safety Advisory Council twice a year and oftentimes for three and four sessions.

Mr. Tobin: Because of the reference to my comments, I want to say I find it somewhat surprising that you would make those comments about this already existing ability or capacity for consultation and advice and so on when indeed the representatives—major representatives—of Canadian boaters in this country so strongly endorse and support and see as being of paramount importance this amendment to the bill. On Mr. Johnson's comments that larger vessels—steamship vessels and so on—already have this ability and capacity and are already informed, I defer to Mr. Johnson's experience and knowledge. He certainly has experience with larger vessels. But I am concerned not about those larger vessels that already have this built-in cost or overhead or contact or are plugged into Lloyd's of London. I am more concerned about the tens of thousands of smaller boaters out there.

According to the Minister's own bill, if it is passed in its present context, all vessels over 12 metres, I believe, will be required to have an annual inspection and so on. Well, they will; and given the provisions contained in clause 39, setting up the private organizations or associations who do inspections, and given the provisions allowing for changes in those regulations, I really fail—I am tempted to find a great deal of attraction in what Mr. Dantzer has said—to understand why we would not permit Canadian citizens who are not large steamship companies or large steamship owners but who want to be given some notification of proposed changes to regula-

[Translation]

Un des représentants de la Direction de la sécurité des navires pourrait me dire si j'ai bien interprété le paragraphe (4).

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, pour répondre à une question soulevée tout à l'heure par M. Tobin, je pense qu'il est bon de noter que le Conseil consultatif de la sécurité maritime existe bel et bien et qu'il a maintes fois été consulté sur des règlements. Par le fait même, tout règlement nouveau découlant de cette loi habilitante et qui chargerait les sociétés de classification d'inspecter les navires sera discuté avec le Conseil. Nous avons actuellement eu de nombreux entretiens avec les sociétés de classification elles-mêmes pour nous assurer que les règles de classification sont conformes à la réglementation de la Garde côtière.

En d'autres termes, tous les éléments du secteur maritime peuvent participer pleinement aux consultations sur cette réglementation nationale, par opposition à une convention internationale, qui pourrait être adoptée en vertu de cette loi habilitante et comporter un volet canadien mais qui serait essentiellement une norme ou une convention d'ordre international. Il serait sans doute beaucoup plus sage d'accorder à la communauté maritime canadienne un délai de 90 jours pour examiner cette réglementation internationale et en déterminer la pertinence pour la scène canadienne que d'établir ce genre de disposition pour les règlements nationaux qui font déjà l'objet d'un examen approfondi par le Conseil consultatif de la sécurité maritime deux fois par année et parfois à trois et quatre reprises.

M. Tobin: Comme vous avez fait allusion à mes propos, j'aimerais vous dire que je trouve un peu étonnant de vous entendre parler ainsi de cette possibilité de consultation lorsque les principaux représentants des propriétaires de bateaux du Canada ont fermement appuyé cet amendement qu'ils jugent indispensable. En ce qui concerne l'affirmation de M. Johnson, à savoir que pour les navires de plus grand tonnage—les navires à vapeur et autres, tous les changements sont communiqués aux intéressés, je m'en remets à son expérience et à ses connaissances. C'est un spécialiste des grands navires. Mais je ne m'inquiète guère des grands navires, pour lesquels ces coûts sont déjà prévus ou qui font l'objet de contacts bien établis avec la Lloyd's of London. Ce sont plutôt les dizaines de milliers de petites embarcations qui me préoccupent.

Selon le projet de loi du ministre lui-même, s'il est adopté sous sa forme actuelle, toute embarcation de plus de 12 mètres, je crois, devra être soumise à une inspection annuelle. Effectivement, c'est ce qui va arriver. Étant donné les dispositions de l'article 39 qui exigera la création d'organisations ou d'associations privées chargées de mener des inspections, et étant donné les dispositions permettant d'apporter des changements à ces règlements,—et là je suis d'accord avec M. Dantzer, je ne vois pas pourquoi on ne permettrait pas aux Canadiens, qui ne sont pas propriétaires de gros navires à vapeur mais qui veulent néanmoins être tenus au courant des éventuelles modifications

[Texte]

tion, who want the ability at least to make their views known collectively or individually on those proposed changes . . . why we would not enshrine that in the legislation.

It is really a case of whether or not this committee is going to respond to the needs and to the representations, at least in the boating context; the shipping context—to the little guy, in this instance. I suspect there have been examples in the past of proposed regulatory change to regulations that have been not just proposed but enforced and that subsequently have been withdrawn; whereas if we had this kind of provision, this kind of appeal mechanism open for boaters to the Minister, we would not have had a regulation enforced and subsequently withdrawn for sailboards, for example, because nobody thought to wonder whether or not sailboards ought to be covered under a regulation. We would have had a better system.

I think this is an opportunity, as Mr. Angus has said—we only look at this legislation once every 30, 40, 50 years—to do something right this time around and to give average Canadian citizens an opportunity to be heard before regulations are made that apply to how they operate their vessels and really to get government off the backs of people in this country.

A great Conservative pitch on my part!

Mr. Forrestall: I am troubled not with the good intent of the concept, but I am somewhat troubled with the practicalities. We have 2 million boaters plus in this country. What are we going to do? Print 2 million copies of the *Canada Gazette* and distribute it?

Mr. Stewart and others . . . we just reiterated the practical way around this. With all due respect, the practical way around it is the practice that is currently in use; and that is through the Marine Advisory Safety Council, which meets for the very purposes you are addressing, twice a year, literally a week at a time, for this very purpose.

• 1620

Gazetting the changed regulations by the countless numbers is not going to get that information into the hands of the boaters; it is going to get into the hands of the boaters through organizations such as the power squadron, the Canadian Council of Boating . . .

Mr. Tobin: Not every boater.

Mr. Forrestall: I am sorry; I did not catch that comment.

Mr. Tobin: Just gazette; you do not have to print 2 million copies of *The Gazette*. You print enough copies to get it out to every organization in 10 provinces in this country representing boaters and leave it to those organizations to get the views of their membership.

Mr. Forrestall: You are using precisely my argument, Mr. Tobin. That is why we have had in place for 10 or 12 years now the Marine Safety Advisory Council for this purpose.

[Traduction]

réglementaires ou qui veulent à tout le moins faire connaître leurs idées, individuellement ou en groupe, sur ces changements proposés . . . je ne vois pas pourquoi la loi ne leur permettrait pas de le faire.

Il faut vraiment déterminer si ce Comité est prêt à répondre aux besoins et aux revendications des moins forts, du moins dans le contexte maritime qui nous préoccupe. J'imagine qu'il a déjà dû y avoir des cas où des modifications réglementaires ont été non seulement proposées mais adoptées, pour ensuite être retirés; tandis que si l'on adoptait ces dispositions permettant aux propriétaires de bateaux d'interjeter appel auprès du ministre, il ne serait plus nécessaire d'adopter des règlements sur les planches à voile, par exemple, pour les supprimer ensuite, parce que personne ne s'était demandé au préalable si les planches à voile devraient être visées par un règlement. Le système serait amélioré.

Comme l'a dit M. Angus, je pense que nous avons ici l'occasion idéale de faire quelque chose comme il faut et de donner au Canadien moyen la possibilité de se faire entendre avant l'adoption d'un règlement régissant sa façon d'utiliser son bateau, et afin d'éliminer l'ingérence gouvernementale au Canada. Et après tout, nous ne revoyons cette loi que tous les 30, 40 ou 50 ans.

Quel beau discours conservateur je viens de faire là!

M. Forrestall: Ce ne sont pas les bonnes intentions derrière ce principe qui m'embêtent, mais plutôt les aspects pratiques. Après tout, le Canada compte plus de 2 millions de propriétaires de bateaux. Nous n'allons quand même pas tirer 2 millions d'exemplaires de la *Gazette* du Canada.

M. Stewart et d'autres . . . nous venons de répéter les aspects pratiques de la question. Sans vouloir vous contredire, la façon pratique de régler le problème est celle qui est actuellement en vigueur. En d'autres termes, il faut passer par le Conseil consultatif de la sécurité maritime, qui se réunit justement pour cela deux fois par an, pendant toute une semaine.

Le fait de publier toutes ces modifications de règlements dans la *Gazette* ne garantit pas que les intéressés eux-mêmes seront informés. En effet, c'est par des organismes comme la Fédération nautique du Canada que les propriétaires de bateaux seront vraiment informés . . .

M. Tobin: Pas tous.

M. Forrestall: Pardon, je n'ai pas entendu.

M. Tobin: Parlons de la *Gazette*. Vous n'avez pas besoin d'imprimer 2 millions d'exemplaires de la *Gazette*. Il vous suffit d'en envoyer un certain nombre d'exemplaires à chaque organisme des dix provinces canadiennes qui représente des propriétaires de bateaux, et ce sera ensuite à chacun de ces organismes de connaître la réaction de ses membres.

M. Forrestall: Vous amenez de l'eau à mon moulin, monsieur Tobin. En effet, c'est exactement pour cette raison qu'existe, depuis une dizaine d'années, le Conseil consultatif de la sécurité maritime.

[Text]

Mr. Tobin: But those organizations are saying it is not sufficient, Mr. Forrestall. So just gazette the organizations—not 2 million copies; no one is asking for that.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: On that point, I wonder if the Parliamentary Secretary would tell us, under proposed subsection (5) of page 22, where it points out that the Governor in Council may make regulations prescribing the classes of ships and vessels, etc., what classes are to be included, and does it include the horrendous numbers of boaters' classes referred to with respect to previous sections?

Mr. Forrestall: There is no intention of requiring small craft to undergo annual inspections and refits. That was not the ...

Mr. Reid: Can you give us an approximate length or description of class that would be included?

Mr. Tobin: Twenty-one metres.

Mr. Forrestall: I think that in other clauses of the act we will come to that ...

Mr. Reid: Twenty metres?

Mr. Forrestall:—and you will be able to address it in some detail.

Mr. Tobin: Twelve metres, according to ...

Mr. Forrestall: There is no intention of ... as a matter of fact, it is simply not included.

The Chairman: Have you finished, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: If the members want some more detail with respect to that, Mr. Hornsby is here and he is the individual charged with the conduct of inspection services. He might wish to address it. I am simply suggesting that the subject-matter we are getting into is better dealt with, more appropriately dealt with, under another clause.

The Chairman: Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: This, of course, is one of the difficulties, and we have not pursued ... is it clause 4 that sets the length of the boat? You say that you have no intention of putting regulation on small boats, but we do not know what you mean by "small boats". Your original amendment was 13 metres. We would hope that would be increased ...

Mr. Forrestall: For purposes of discussion now, with respect to any regulations it is 12 metres. That is the intent.

Mr. Dantzer: I certainly would not pursue this matter if you were telling me that there were no regulations for boats under 21 metres, but you have not told me that yet.

[Translation]

M. Tobin: Pourtant, ces organismes prétendent que ce n'est pas suffisant, monsieur Forrestall. Vous pourriez donc envoyer des exemplaires de la Gazette à ces organismes, ce qui ne reviendrait pas à en faire imprimer deux millions; personne ne vous le demande.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: À ce sujet, j'aimerais que le secrétaire parlementaire nous dise si le paragraphe (5) de la page 22, selon lequel le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer les catégories de navires, etc. . . Si ce paragraphe, donc, vise certaines catégories, et lesquelles, et s'il comprend le nombre considérable de catégories dont il est question dans les articles précédents?

M. Forrestall: Nous n'avons pas l'intention d'assujettir les petites embarcations à des inspections et à des réparations annuelles. Ce n'est pas ...

M. Reid: Pouvez-vous nous donner une idée de la catégorie incluse ici, c'est-à-dire la longueur des bateaux, leur description, etc.?

M. Tobin: Les bateaux de vingt et un mètres.

M. Forrestall: Cette question fait l'objet d'autres articles ...

M. Reid: S'agit-il des bateaux de 20 mètres?

M. Forrestall: ... et lorsque nous en arriverons à ces articles, vous aurez tout loisir pour en étudier le contenu.

M. Tobin: Douze mètres, selon ...

M. Forrestall: Nous n'avons pas l'intention ... En fait, cela n'est tout simplement pas inclus.

Le président: Avez-vous terminé votre intervention, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Si les députés veulent plus de précisions à ce sujet, M. Hornsby, qui est ici, pourra vous les donner puisqu'il est responsable des services d'inspection. Je voulais simplement vous dire que la question que vous venez de soulever est abordée à un autre article, de façon plus précise et plus appropriée.

Le président: Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: C'est l'un de nos problèmes ... Est-ce à l'article 4 qu'on détermine la longueur des bateaux de cette catégorie? Vous dites ne pas avoir l'intention de réglementer les petits bateaux, mais nous ne savons pas ce que vous entendez par «petits bateaux». Dans le texte initial, il s'agissait des bateaux de 13 mètres. Nous espérons que cela sera augmenté ...

M. Forrestall: Puisque vous voulez le savoir maintenant, je peux vous dire qu'en vertu des règlements, la longueur prévue est de 12 mètres.

M. Dantzer: Je ne vous ennuierais pas plus longtemps si vous pouviez me dire qu'aucun règlement ne sera imposé à des bateaux de moins de 21 mètres, mais vous ne me l'avez pas encore garanti.

[Texte]

Mr. Forrestall: No, Mr. Dantzer, because I told you that it is 12 metres. Could I ask Mr. Stewart to intervene there?

The Chairman: Mr. Stewart or Mr. Hornsby?

Mr. Forrestall: Well, perhaps Mr. Hornsby.

The Chairman: Mr. Hornsby, please.

Mr. Jim Hornsby (Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard): First of all, I think the confusion that has arisen here is because unfortunately there is a confusion between certification and the inspection of boats or ships, and licensing of personnel. The matter of the 12 metres versus 20 metres argument has been about licensing of personnel, not about inspection and certification of ships or boats. There is no intention and no proposal to extend this inspection or certification of small privately-owned pleasure operated craft any more than at present, and that is not at all. There are regulations of the type of equipment they are required to carry and so on, but they are not subject to inspection, nor is there anything in this legislation that would change that situation.

So when the questions are put as to whether this involves 20 metres or 12 metres, it does not refer to either measurement because it does not refer to licensing of personnel but to inspection of the boats and ships.

The Chairman: Thank you, Mr. Hornsby. Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Hornsby's comment, we have stood clause 4 and the length and class of ships subject to charge is certainly going to be subject to further consideration, debate and argument. What we want is some uniformity of approach. We are just getting into an argument on clause 4 by talking about the myriad of regulations that will be required to charge or set a classification. When we were talking about charges before, you sort of avoided the use of the class, and that is why I am very concerned with the approach being taken in this clause. I am going to be insisting that it be uniform in clause 4 as well, and that is why it is important to this.

• 1625

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Forrestall. It is clause 10, I think, that contains the length.

Mr. Reid: Clause 10; you are right, Mr. Chairman. We are talking about clause 10 with respect to personnel, but clause 4 is a charge. At the moment every type of craft and vessel is subject to charge. If you do not think that is going to cause regulations galore, I think we are going to be stuck in the mire.

The Chairman: Okay. I have Mr. Tobin next.

Mr. Tobin: Mr. Robichaud has been patiently . . .

The Chairman: Mr. Robichaud can speak anytime he wishes. I assume that he wanted to wrap up his amendment. Is that correct, Mr. Robichaud?

[Traduction]

M. Forrestall: Non, monsieur Dantzer, puisque je vous dis que c'est 12 mètres. Puis-je demander à M. Stewart d'intervenir?

Le président: Monsieur Stewart ou monsieur Hornsby?

M. Forrestall: Peut-être mieux M. Hornsby.

Le président: Monsieur Hornsby, vous avez la parole.

M. Jim Hornsby (directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière du Canada): S'il y a aujourd'hui confusion, c'est sans doute à cause de celle qui existe déjà, malheureusement, entre la certification et l'inspection des bateaux ou des navires et l'accréditation des équipages. La controverse sur 12 mètres par opposition à 20 mètres se rapportait à l'accréditation des équipages, et non pas à l'inspection et à la certification des navires ou des bateaux. Il n'est absolument pas prévu d'imposer une procédure d'inspection ou de certification aux petits bateaux de plaisance, pas plus que ce n'est le cas actuellement. Certes, des règlements leur sont imposés en ce qui concerne le type d'équipement qu'ils doivent avoir à bord, mais ils ne sont actuellement pas obligés de subir une inspection, et le projet de loi ne modifie nullement cette situation.

Par conséquent, lorsqu'on parle de 20 mètres ou de 12 mètres, cela n'a rien à voir puisque la discussion d'aujourd'hui ne porte pas sur l'accréditation des équipages mais plutôt sur l'inspection des bateaux et des navires.

Le président: Merci, monsieur Hornsby. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, nous avons réservé l'article 4, et les dispositions concernant la longueur et la catégorie des bateaux vont certainement faire l'objet d'autres discussions. Il nous faut une certaine uniformité. À propos de l'article 4, vous parlez de la kyrielle de règlements qu'il faudra pour définir des catégories. Or, il a déjà été question de droits auparavant et, à ce moment-là, vous ne vouliez pas parler de catégories. Vous faites vraiment deux poids, deux mesures. J'insiste donc pour que l'on adopte la même démarche à l'article 4.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrais-je . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Forrestall. C'est à l'article 10 qu'il est question de la longueur des bateaux.

M. Reid: C'est exact, monsieur le président. Nous discutons de l'article 10 et de ses dispositions relatives aux équipages, mais l'article 4 prévoit l'imposition d'un droit. À l'heure actuelle, tout bateau ou navire, quel qu'il soit, est assujéti à un droit. Or, il ne faut pas se leurrer, une telle disposition va provoquer une avalanche de règlements.

Le président: Bien. Je vais maintenant donner la parole à M. Tobin.

M. Tobin: M. Robichaud attend patiemment . . .

Le président: Monsieur Robichaud peut intervenir quand bon lui semble, et je pensais qu'il voulait clore la discussion sur son amendement, n'est-ce pas, monsieur Robichaud?

[Text]

Mr. Robichaud: Oui, monsieur le président.

The Chairman: Okay. Mr. Johnson, please.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, when I was speaking before about proposed subsection 39(4) I assumed that it applied exclusively to ships with a classification society, but if it is not, then I have to support the motion by Mr. Robichaud. Unless that is spelled out there, Mr. Chairman, we do not know what we are getting into with regard to steamship inspection or anything else on every little vessel.

A lot of vessels in Canada that were with classification societies had to withdraw because of the duplication that I talked about. If we go outside of Canada with those ships, the Canada steamship inspection is not a heck of a lot of good. If you are going to be trading in other countries or if you want to sell the vessel abroad, Lloyd's of London or Norske Verketstid is recognized all over the world, but if we are talking about having a private classification or inspection society set up for every little vessel in Canada, then I think the people of Canada who own those vessels should be given due notice of what regulations might be brought in; that is, if that is the meaning of the bill. I do not know. It is not clear enough to me. I cannot comment one way or the other.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Let me just ask one question of Mr. ForreSTALL or the officials.

Is there anything in this clause that prohibits you from applying it to the small boats, or is this an enabling clause so that, should the Minister wish at some point in time to do so, he can apply it down to the small craft?

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, before I answer the specific question Mr. Angus had, I wonder if we might not have some direction from you. We are dealing now with Mr. Robichaud's amendment. We are not dealing with the government's amendment. I would like to deal with his amendment to get that cleared up, and then go back to the bill that is now in front of us, which has been approved in principle by the House of Commons.

Could you perhaps deal with that, so we find ourselves not talking about apples and oranges?

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may, that is not going to help me. The disposition of this amendment is predicated on the response to my question to you, Mr. ForreSTALL. You are asking us to dispose of this and then we will find out whether or not what the concern is, is dealt with elsewhere in the bill, or elsewhere in the clause.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Angus makes precisely the point. I hope we can come to a vote shortly on this amendment.

[Translation]

Mr. Robichaud: Exactly, Mr. Chairman.

Le président: Bien. Monsieur Johnson, vous avez la parole.

M. Johnson: Monsieur le président, lorsque je parlais tout à l'heure du paragraphe 39(4), je pensais qu'il s'appliquait exclusivement à des bateaux d'une société de classification, mais si ce n'est pas le cas, je me vois contraint d'appuyer l'amendement de M. Robichaud. En effet, si cela n'est pas précisé dans l'article, nous ne savons absolument pas dans quoi nous nous embarquons pour ce qui est de l'inspection des navires à vapeur ou de n'importe quel petit navire.

Au Canada, bon nombre de navires affiliés à des sociétés de classification ont dû s'en retirer à cause des chevauchements dont j'ai parlé tout à l'heure. Si ces bateaux vont à l'étranger, l'inspection des navires à vapeur faite au Canada ne vaut pas grand-chose. En effet, si vous voulez acheminer des marchandises dans des ports étrangers ou si vous voulez vendre ce navire à un pays étranger, la Société Lloyd de Londres ou la *Norske Verketstid* sont reconnues dans le monde entier... Par contre, si vous envisagez de demander à une société privée d'inspection ou de classification de procéder à l'inspection du moindre petit bateau au Canada, il faut alors que vous informiez, en temps voulu, les propriétaires canadiens de ces bateaux quant au contenu éventuel de ces règlements, à condition, bien sûr, que ce soit là l'intention du projet de loi. Je l'ignore. Cela ne me paraît pas évident. Je ne peux donc pas en dire davantage, dans un sens comme dans un autre.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Permettez-moi de poser une question à M. ForreSTALL ou aux fonctionnaires.

Cet article comporte-t-il une seule disposition qui vous empêche de l'appliquer aux petits bateaux, ou bien s'agit-il d'une clause habilitante qui permette au ministre, s'il le juge nécessaire, d'élargir l'application de ces dispositions aux petites embarcations?

M. ForreSTALL: Monsieur le président, avant de répondre à la question très précise que M. Angus m'a posée, je voudrais vous demander quelques petits éclaircissements. Nous discutons en ce moment de l'amendement de M. Robichaud, et pas de celui du gouvernement. J'aimerais donc que nous en terminions avec l'amendement de M. Robichaud pour que nous puissions poursuivre l'examen du projet de loi dont nous avons été saisis et qui a reçu l'accord de principe de la Chambre des communes.

Je vous demanderais donc de ne pas mélanger les torchons et les serviettes et d'en revenir à l'amendement de M. Robichaud.

M. Angus: Monsieur le président, cette réponse ne me facilite guère la tâche. En effet, c'est en fonction de la réponse que je vous ai demandée, monsieur ForreSTALL, que je me proposais de voter sur cet amendement. Vous nous demandez de voter sur un amendement sans savoir si le problème dont il est question est abordé dans un autre article du projet de loi ou dans une autre disposition de ce même article.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Angus a mis le doigt sur la difficulté à laquelle nous nous heurtons. J'espère que

[Texte]

But let me just say that I have not heard, from gentlemen assembled at the front table, a single good reason why this amendment ought not to be put forward by members of this committee. I have not heard one. I remind members again that the amendment, which Mr. Robichaud has put, comes—word for word—literally out of the bill, with respect to the requirement the government imposes upon itself re international convention. So I think if it is good enough for international convention, it certainly should be good enough for—as Mr. Johnson pointed out, on a second look at the bill—the small boat operators and owners in this country.

• 1630

Secondly, Mr. Chairman, it will not require 2 million copies of *The Canada Gazette*. There are approximately 60 boating organizations in this country. I think it would be sufficient to say, Mr. Chairman, that the government would find, with this amendment in place in the bill, that its requirement to publish could be met by gazetting and making copies of new regulations available to those boating organizations. That is what they are there for—to represent their membership, to solicit the opinion of their membership, to speak on their behalf. There is nothing for the government to fear here. I urge that, once we hear from Mr. Robichaud and other interested members, we go to a vote. I believe we can strike a small blow for the average Canadian this afternoon.

The Chairman: The list is over. Is it your intention, Mr. Forrestall, to make a summation at this point? I have Mr. Robichaud still.

Mr. Forrestall: I would simply say that there are two or three very good reasons why it is not necessary, and the principal one is the existence of a process well tested and acceptable to the boating community in Canada, to the marine community in Canada. In fact, if you wanted to get rather technical about it, we are contemplating the expenditure of money, which would take this out of our realm altogether.

The Chairman: Mr. Robichaud, please.

Mr. Forrestall: I might just add, Mr. Chairman, that in every instance the Marine Safety Advisory Council in fact is informed and advised, well in advance of their meetings, of all proposed changes in the two regulations. They have lots of advance notice and time to consider their position, the impact on their particular part of the marine community, and they can react accordingly.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je comprends mal la réticence du secrétaire parlementaire sur cet amendement car je crois, en fait, que cela suit la pensée du ministre qui, à chaque fois, lorsqu'il est venu témoigner ici nous disait qu'en tout temps il y aurait un processus de consultation afin de s'assurer que tous les intervenants, dans chacun des dossiers, seraient bien informés, et qu'il ne serait permis de faire appel à aucun changement de règlement. Et

[Traduction]

nous pourrions rapidement passer au vote sur cet amendement. Permettez-moi cependant de vous dire qu'aucun témoin n'a réussi à me convaincre de ne pas appuyer cet amendement. Aucun ne m'a donné une raison valable. J'aimerais donc rappeler aux membres du Comité que l'amendement de M. Robichaud reprend, mot pour mot, le libellé du projet de loi et qu'il porte sur les engagements que le gouvernement a contractés dans le cadre de la convention internationale. Comme l'a dit M. Johnson, si cette disposition est prévue par la convention internationale, elle devrait aussi s'appliquer aux exploitants et aux propriétaires de petits bateaux au Canada.

Deuxièmement, monsieur le président, un tel amendement ne nécessitera certainement pas la production de 2 millions d'exemplaires de *La Gazette du Canada*. On compte une soixantaine d'associations de propriétaires de petits bateaux au Canada. Il se pourrait donc fort bien que, cet amendement étant adopté, le gouvernement se rende compte qu'il lui suffit de publier ces règlements dans *La Gazette du Canada* et d'en transmettre des exemplaires à ces associations. En fait, ces associations servent précisément à consulter l'ensemble des membres et à défendre leurs intérêts. Le gouvernement n'a donc rien à craindre. Je vous propose donc de passer au vote aussitôt après l'intervention de M. Robichaud et des autres députés intéressés. Je suis convaincu que nous pouvons réussir à faire quelque chose pour le Canadien moyen cet après-midi.

Le président: N'ayant plus de nom sur ma liste, je vais demander à M. Forrestall s'il veut faire une dernière intervention? Il sera suivi de monsieur Robichaud.

M. Forrestall: Cet amendement n'est pas nécessaire, et ce, pour deux ou trois raisons tout à fait valables. La première est qu'il existe déjà au Canada un processus qui a fait ses preuves et qui est accepté par l'ensemble des propriétaires de bateaux du Canada. En fait, si l'on entrait dans des considérations techniques cela entraînerait des dépenses et sortirait du même cour de nos attributions.

Le président: Monsieur Robichaud, vous avez la parole.

M. Forrestall: Je voudrais simplement ajouter, monsieur le président, que le Conseil consultatif de la sécurité maritime est régulièrement informé, bien avant la tenue de ses réunions, de toute modification envisagée aux deux règlements. Par conséquent, les membres de ce conseil ont tout le temps nécessaire pour arrêter leur position, pour déterminer les conséquences de ces modifications sur leur secteur maritime et de faire leurs recommandations en conséquence.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I do not understand why the parliamentary secretary is so reluctant about this amendment because it is quite consistent with what the Minister stated in front of this committee, namely that the consultation process would be permanent in order to make sure that all the players, in each sector, are well informed, and it would be impossible to appeal any change in the regulation. When Mr. Forrestall says that such a process is

[Text]

lorsque M. Forrestall dit aussi qu'il y a déjà un processus qui est en exécution et que ce processus est acceptable à toutes les associations de propriétaires de bateaux, je me permets d'avoir une certaine réserve parce que notre amendement est justement proposé par des associations auxquelles il fait allusion.

Et il avait dit aussi dans sa première intervention que ce serait peu pratique, parce qu'il y a beaucoup de règlements; j'en conviens, il y a beaucoup de règlements et c'est peut-être là une raison pour laquelle on devrait avoir publication pour s'assurer que tous les gens sont au courant. Et lorsqu'il dit aussi que ce serait peu pratique, dans un cas où il y a urgence, je vous ferai remarquer que dans un tel cas notre amendement en fait exclusion.

• 1635

Par contre, je comprends que M. Johnson a certaines réserves concernant la longueur à laquelle ça pourrait s'appliquer, cela pourrait lui causer certains problèmes; dans un cas il pourrait être en faveur et dans l'autre contre. Alors peut-être, qu'à ce moment-ci on pourrait demander à M. Johnson d'élaborer un peu et peut-être que nous, dans notre cas, on pourrait remettre le vote à une autre session, si vous me permettez, monsieur le président. C'est juste pour avoir des explications de M. Johnson.

Mr. Johnson: Quite honestly, when I was reading clause 39 first, after I heard Mr. Robichaud explain the reasoning for his amendment, I was opposed to the amendment. But as I read down through it, I thought I had a clearer understanding of what this amendment would do, and to me it seems almost as if we would be setting up a way in which private sector organizations, industry associations, would be developing safety standards for small vessels and for determining that new vessels meet these standards and so on.

But I do not know; I have not been given a clear enough explanation of what this amendment is doing. Originally I thought it was only for existing vessels that are presently classified with classification societies; registered with classification societies. That is what I thought it was. But now I am not sure. I am not sure any more.

Mr. G. Stewart: The intention here is certainly that it is the convention ships Mr. Johnson is talking about where we would be able to delegate to classification societies certain technical inspections. It is not intended that it be pleasure craft, it is not intended that it be small vessels. That is certainly the case. It is now ships that are historically inspected by the Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard... in future those inspections could be delegated to one of the four recognized classification societies that work in Canada, by way of an MOU or some other kind of an agreement. That is the intention here. It is not that it extend itself down to small vessels, pleasure craft, and other vessels that up to this point have not had to be inspected.

The Chairman: Is the expression "it is not intended" absolutely clear? That is the point, I think.

[Translation]

already in place and is accepted by every boating organization, I do not quite agree with him because our amendment comes precisely from these organizations which he referred to.

He said earlier that such an amendment would hardly be practical because it would require a lot of regulations; I agree, there are a lot of regulations, and this may be a reason why we should have a requirement to publish, so we can be sure that everybody is aware of this. When he said that it would not be practical in an emergency, I would like to point out that our amendment specifically excludes such a situation.

However, I appreciate Mr. Johnson's reservations about the length of the boat which would be covered, and he might support this amendment in some cases and not in other cases. It might be appropriate to ask Mr. Johnson to elaborate a little, and we might accept to postpone the vote to another meeting, with your permission, Mr. Chairman. I just want to have more explanations from Mr. Johnson.

M. Johnson: Je vous dirai franchement que la première fois que j'ai entendu les arguments de M. Robichaud, j'y étais opposé. Toutefois, en relisant attentivement l'article 39, j'ai mieux compris ce que M. Robichaud cherchait à obtenir, et à mon avis, cela reviendrait pratiquement à instaurer un système dans lequel les associations du secteur privé seraient chargées d'établir des normes de sécurité à l'intention des petits navires et de s'assurer que les nouveaux bateaux sont bien construits conformément à ces normes.

Ce n'est toutefois qu'une impression, car on ne m'a pas encore donné une explication précise de l'objectif de cet amendement. Au début, je croyais qu'il ne s'appliquerait qu'aux navires existants, qui sont déjà enregistrés auprès des sociétés de classification. C'est ce que je pensais au début. Maintenant, je n'en suis plus sûr.

M. G. Stewart: On propose de confier à des sociétés de classification certaines inspections techniques des navires assujettis aux dispositions de la convention, ceux-là mêmes dont parlait M. Johnson. Nous n'avons pas l'intention d'y assujettir les bateaux de plaisance ni les petits bateaux. Absolument pas. Il s'agit donc des navires qui ont toujours été inspectés, jusqu'à présent, par la direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne... Dorénavant, ces inspections pourraient être confiées à l'une des quatre sociétés de classification reconnues et implantées au Canada, que cette délégation de pouvoir soit consacrée par un protocole d'entente ou par un autre accord. Voilà donc l'objectif de l'amendement. Nous ne proposons pas d'en élargir l'application aux petits bateaux, aux bateaux de plaisance et aux autres navires qui, jusqu'à présent, n'avaient pas à subir une inspection.

Le président: L'expression «il n'est pas prévu» est-elle parfaitement claire? C'est là le fond du problème, à mon avis.

[Texte]

Mr. Angus: Just to follow along with that train of thought, let me ask this. In the existing Canada Shipping Act, subsections 384(1), (2), and (3), do any of them provide the restriction that it only applies to convention ships? In the amendments before us to clause 39, nowhere in there does it specifically say that this only applies to convention ships. On line 30 it does suggest:

... and issue the appropriate inspection or Safety Convention certificates.

But that reads in such a way as that it could apply either way.

So I would like to ask Mr. Forrestall or the officials if subsections 384(1), (2), and (3) have the phrase "applies only to convention ships" in them. If they do not, then I think the arguments that have been made are quite valid.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if this is helpful to members of the committee, may I read into the record "Exceptional Vessels and Exemptions from Inspections: Regulations Affecting Pleasure Yachts". Subsection 466(1) of the Canada Shipping Act states:

Subject to subsection (2), pleasure yachts are exempt from annual inspection and from the regulations made under section 400, other than those regulations respecting

(a) the construction of equipment and the class and quantity of various types of equipment to be carried, precautions against fire, the construction of hulls, and marking to show recommended safe limits for engine power and gross load capacity.

466.(2) Every pleasure yacht in excess of 5 tonnes gross tonnage that is fitted with a boiler for purpose of propulsion is subject to the requirement of this part relating to the annual inspection of boilers 1960-61.

• 1640

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to respond to Mr. Forrestall by reminding him that proposed paragraph (5)(a), that the Governor in Council may by regulation made under subsection ... , and so on, proposed paragraph (5)(a) is the classes of ships to which proposed subsection (4) applies. So reading, as you just did, from the act is no comfort, when within clause 39 is provision to allow the Governor in Council to make changes anyway any time it feels.

Let me go a step further, Mr. Forrestall, and I know this is only options and not policy and say it up front, but reading directly out the Nielsen Task Force Report on Program Review, I quote, and this an option:

Giving the responsibility to a private sector organization for developing safety standards for small vessels and for determining that new vessels meet these standards with periodic compliance audits by the department.

[Traduction]

M. Angus: Dans le même ordre d'idées, je voudrais vous demander si les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 384 de la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'appliquent expressément qu'aux bateaux assujettis à la convention? L'article 39, tel que proposé, n'indique nulle part qu'il ne s'applique qu'aux bateaux assujettis à la convention. Cet article prévoit, à la ligne 19, de:

... délivrer les certificats appropriés soit d'inspection soit selon la Convention de sécurité.

Mais ce libellé est très ambigu.

J'aimerais donc demander à M. Forrestall ou à ses collaborateurs si les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 384 ne s'appliquent expressément qu'aux bateaux assujettis à la convention, faute de quoi, les arguments qui ont été avancés seraient tout à fait valables.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois qu'il serait bon de rappeler aux membres du Comité ce que prévoit le paragraphe (1) de l'article 466 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Au chapitre des navires d'exception et exemptions d'inspection, ce paragraphe porte que:

Sous réserve du paragraphe (2), les yachts de plaisance sont exemptés de l'inspection annuelle et soustraits aux règlements établis sous le régime de l'article 400, à l'exception de ceux qui concernent

a) la construction de l'équipement, la classe et la quantité des divers types d'équipement requis à bord; les précautions à prendre contre l'incendie; la construction des coques; et le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs et la capacité de charge brute.

466.(2) Tout yacht de plaisance d'une jauge brute de plus de cinq tonnes, muni d'une chaudière servant d'organe de propulsion, est assujetti aux prescriptions de la présente Partie relative à l'inspection annuelle des chaudières. 1960-61.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais rappeler à M. Forrestall que le projet d'alinéa (5)(a), selon lequel le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer etc. ... , que cet alinéa, donc, définit les catégories de navires qui seront soumis à l'application du paragraphe (4). Vous avez beau nous lire ces articles de la loi, cela ne nous rassure nullement puisque l'article 39 de ce projet de loi permet au gouverneur en conseil de modifier tout cela, quand bon lui semble.

J'irais même plus loin, monsieur Forrestall. Certes, ce que je vais vous lire n'est encore qu'une option et n'a pas été consacré dans une politique du gouvernement, mais le rapport du groupe de travail Nielsen propose notamment cette option:

Confier à un organisme du secteur privé la responsabilité d'établir des normes de sécurité pour les petits navires et de s'assurer, par des vérifications périodiques, que lesdits navires respectent ces normes.

[Text]

(4) making licensing of small Canadian vessels mandatory and establishing an appropriate fee to defray part of the cost of search and rescues, aids to navigation, and safety educational programs . . .

and so on.

Members around the table surely have not heard a good reason why this publishing requirement ought not to be included. It is included elsewhere in the bill with respect to convention ships. What the intent is now, versus what may happen six months from now, two months from now, six years from now, is hardly sufficient reason for members, I think, to stare a good amendment, a soundly based amendment, in the face and blink and turn away. I think we should proceed to a vote. I think common sense shall prevail this afternoon.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we are one of some 40-odd departments in government.

Mr. Tobin: And you will be the best one with legislation. You have a good legislative committee.

Mr. Forrestall: From time to time regulations can be comprised of pages of written material. If we start publishing unnecessarily every regulation where there is not some other process of getting that information into the hands of those who are directly affected by it, we could be into a very, very substantial problem.

The second thing I would draw to Mr. Tobin's attention is that in no way does it say that the Minister may not from time to time—indeed the implication is quite the opposite—publish certain regulations which are substantive and do in a substantive way change existing practices.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, in conclusion for my part, I simply remind members, and remind the witnesses, that the general counsel for the Canadian Boating Association is in the room. The former Assistant Deputy Minister of Justice for Canada, and representing the Canadian Boating Association, is not at all convinced that the kind of flexibility in terms of consultation that you say is there and meets the requirement as proposed under this amendment is there.

Mr. Chairman, I would urge that we get to the question. I somehow sense we may score a victory for common sense and for the average people of this country this afternoon.

The Chairman: Is there a disposition at this point to put the question? Mr. Reid.

Mr. Reid: I want to be a team player, as you know, but may I ask the Parliamentary Secretary if the provisions of proposed paragraph (5)(a) do not make it possible for this clause to catch all types of craft should the Governor in Council be so inclined, and no matter what we have been referred to with respect to other sections, they would be subject to the kind of regulation we are concerned about, or the lack of regulation without notice, or the regulations without notice?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think Mr. Stewart has indicated, and I have as well, that before the regulations are published they are dealt with by the advisory council.

[Translation]

(4) rendre obligatoire la certification de tous les petits bateaux canadiens et établir un barème approprié des droits applicables pour les services de recherche et de sauvetage, l'aide à la navigation, les programmes d'information sur la sécurité . . .

Et le rapport ne s'arrête pas là.

Je suis sûr qu'aucun député n'a entendu de bonnes raisons de ne pas inclure l'obligation pour le gouvernement de publier ces règlements. Cette obligation est prévue à d'autres articles du projet de loi, en ce qui concerne les bateaux assujettis à la convention. Quoi qu'il arrive dans six mois, dans deux mois ou même dans deux ans ne justifie pas qu'on se désintéresse de l'objectif actuel de cet amendement et qu'on le rejette. Je pense que nous devrions passer au vote, et j'espère que le bon sens gagnera.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous ne sommes qu'un des 40 et quelques ministères du gouvernement.

M. Tobin: Et vous serez certainement le mieux servi sur le plan législatif, car vous avez un excellent comité législatif.

M. Forrestall: Il arrive que certains règlements prennent plusieurs pages de texte écrit. Si nous commençons à publier tous les règlements, même lorsqu'il n'y a pas d'autres moyens d'informer ceux qui sont directement visés, nous risquons de nous retrouver dans de beaux draps.

Deuxièmement, je voudrais dire à M. Tobin que ce libellé n'interdit absolument pas au Ministre, et c'est même le contraire, de prendre certains règlements substantiels et de modifier ainsi radicalement certaines pratiques.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais simplement conclure en rappelant aux députés et aux témoins que le conseiller juridique de la Fédération nautique du Canada est dans la salle. Cet ancien sous-ministre adjoint du ministère fédéral de la Justice, qui représente aujourd'hui la Fédération nautique du Canada, est loin d'être convaincu que cet article du projet de loi offre le degré de souplesse et de consultation que vous prétendez.

Monsieur le président, je vous propose de passer directement au vote. J'ai l'impression que le bon sens va gagner, et que ce sera une victoire pour les Canadiens moyens.

Le président: Êtes-vous prêts à passer au vote? Monsieur Reid.

M. Reid: J'essaie d'être objectif, mais je voudrais demander au Secrétaire parlementaire si les dispositions de l'alinéa (5)(a) permettent d'assujettir tous les types de bateaux, si le gouverneur en conseil le juge bon, et si, quelles que soient les dispositions des autres articles, ces bateaux seraient du jour au lendemain assujettis à ce genre de règlement ou, au contraire, à aucun règlement?

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Stewart vous a dit, comme moi, qu'avant d'être établis, les règlements sont examinés par le Conseil consultatif.

[Texte]

Mr. Reid: The legislation says the regulations can change from time to time, and they might even be considered enabling legislation. Creep before you walk. And it could catch them all eventually.

The Chairman: Mr. Dantzer.

• 1645

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

The government has said it is not the intention to use these regulations other than for conventional ships. Is that what you said?

If you have the intention, why not spell it out in the act? Why not allow this to stand and come back with other wording? That will clarify exactly what you want it to do.

The Chairman: Mr. Nowlan, and then Mr. Stewart.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I think, with respect, Mr. Forrestand, that question of Mr. Reid's on that . . . I have been quite quiet on this, a little bothered, quite frankly. With regard to paragraph 39.5(a), I would like the Parliamentary Secretary and the officials to answer Mr. Reid's question, that regardless of the earlier clause that Mr. Forrestand read which referred specifically to pleasure craft . . . I have been a lawyer and know a little about interpretation, that specifics sometimes rule over general. But then, when you come to a paragraph such as paragraph 39.5(a), which gives the Governor in Council power to make regulations and does not say, except anything in earlier clauses, this becomes a concern of members.

Now, perhaps Mr. Forrestand is reading the earlier clause, setting out pleasure craft. This becomes the real legal world . . . I would like the officials with Mr. Forrestand to answer Mr. Reid's question that paragraph 39.5(a), as presently in the draft—is that not wide enough? I do not see any reason why it could not include pleasure craft.

The Chairman: Mr. Popp, please.

Mr. Popp: Yes, I do not want to intervene, to discuss whether or not there should be publication. I wonder if it would be useful though if I told the committee that it is not possible to read these provisions in isolation. I think, in order to appreciate the total picture, you have to really start with section 381 of the act; then go to 382, 383 and 384. Then you get the total picture of what ships are required to be inspected, what happens as a result of the inspection, what kind of certificates are issued and so on. If you read those four sections, then you will begin to appreciate the exclusions that are set out in 466 to 468. I do not think there is any provision in this bill that extends the right to inspect ships that are not already subject to inspection.

[Traduction]

M. Reid: La loi prévoit que ces règlements pourront être modifiés de temps à autre, et qu'on pourra même les considérer comme des textes habilitants. Vous avancez avec prudence, mais finalement, vous les aurez tous.

Le président: Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président.

Mais dans l'idée du gouvernement, ces règlements concerneraient uniquement les bateaux déjà soumis à l'application de la convention de sécurité. C'est bien ce que vous nous avez dit?

Dans ce cas, et si telle est votre intention, pourquoi ne pas le dire clairement dans la loi? Je pense que l'on pourrait alors réserver cet article, et en rediscuter à partir d'une nouvelle version qui sera sans ambiguïté là-dessus.

Le président: Monsieur Nowlan et M. Stewart.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aimerais très respectueusement faire remarquer à M. Forrestand, que cette question de M. Reid concernant . . . Jusqu'ici, je me suis tu, mais cela effectivement me pose un petit problème; très franchement. J'aimerais bien que le secrétaire parlementaire, et les hauts fonctionnaires présents, répondent à la question de M. Reid concernant l'alinéa 39.5a), quel que soit par ailleurs le contenu de cet article que nous a lu tout à l'heure M. Forrestand, et où il est explicitement question de bateaux de plaisance . . . Ayant été moi-même avocat, je sais que les lois posent parfois des problèmes d'interprétation, et que certains cas particuliers l'emportent sur la règle générale. Et dans ce cas-ci, dans le cas de l'alinéa 39.5a), qui donne certains pouvoirs réglementaires au gouverneur en conseil sans préciser qu'il n'y a aucune dérogation possible aux articles précédents de la loi, je comprends que les députés s'en inquiètent.

Peut-être M. Forrestand est-il en train de lire cet autre article en question, où il est question des bateaux de plaisance. Voilà des dispositions qui seront concrètement le droit de demain . . . J'aimerais que les hauts fonctionnaires et M. Forrestand répondent à la question de M. Reid concernant l'alinéa 39.5a), tel que présenté dans le projet de loi . . . Il confère effectivement des pouvoirs très larges. Je ne vois pas ce qui effectivement exclurait les bateaux de plaisance de son domaine d'application.

Le président: Monsieur Popp, je vous en prie.

M. Popp: Merci; je ne voudrais pas ici discuter de la publication des règlements. Mais j'aimerais rappeler ici aux députés qu'il s'agit d'un ensemble de dispositions, à considérer comme tel. Pour bien voir ce dont il est question, il faut commencer par l'article 381 de la loi, puis 382, 383 et 384. Vous aurez alors une idée globale des catégories de bateaux soumis à inspection, des conditions dans lesquelles ces inspections ont lieu, et des certificats qui sont ensuite délivrés, etc. Ayant ces quatre articles présents à l'esprit, vous comprendrez mieux les exclusions précisées aux articles 466 à 468. Cela dit, aucune disposition de ce projet de loi n'englobe de nouvelles catégories de bateaux pour inspection.

[Text]

All that this provision does is allow certain classes of ships, which are already subject to inspection by steamship inspection, in future to be inspected by classification societies.

I think you have to read all the provisions, and I would urge members not to adopt amendments that could result in confusion with earlier sections. Now that does not apply to publication. I think publication is an entirely different thing.

The Chairman: A supplementary, all right. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Then, without the question of publication, which I appreciate is a different issue, the answer to the question that Mr. Reid posed, and which I repeated, is that, reading the total sections of 381, 382, 383 and 384, the power in paragraph 39.5(a) would not extend to pleasure craft and vessels of that sort.

Mr. Popp: I think the short answer is that section would not increase the power of inspection, because it is all subject to the earlier sections, which set out which ships must be inspected, which ships must have certificates and which are excluded.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would hope that we could come quickly or reasonably quickly to the question on the amendment. But as Mr. Nowlan has pointed out, it would make for a great case, whether or not paragraph 39.5(a), notwithstanding everything you just said, sir, leaves all of that subject to change. Despite what you say about the preceding sections—read them in total and see what the intention is and so on. All of that is subject to: What if Governor in Council regulations are made to change existing regulations?

Mr. Taylor: Not if these are passed.

• 1650

Mr. Tobin: Well, if the publication requirement is passed, at least if changes occur, at least if some of the things that are being recommended—for example, in the Nielsen Task Force—with respect to licensing all small vessels on a mandatory basis, giving responsibility to the private sector organizations and so on, at least if those things occur there is the opportunity to be heard, and that is all we are asking.

It does not prohibit the government from making regulations. It does not limit the Minister through Governor in Council from making regulations. It simply requires publication to 60 or 70 boating organizations and an opportunity for those representative organizations to make their views known.

Quite frankly, I do not understand at all what would be the reluctance of imposing that requirement on the part of the

[Translation]

Tout ce que cette disposition permet, c'est que certains types de bateaux puissent à l'avenir être confiés à des sociétés de classification, alors qu'ils relevaient jusqu'ici de l'inspection des bateaux à vapeur.

Lisez donc toutes ces dispositions, et surtout n'adoptez aucun amendement qui puisse induire des malentendus, étant donné ce que sont les articles de la loi. Ce que je dis ne concerne donc pas la publication des règlements, c'est une question à part.

Le président: Une question supplémentaire, allez-y. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je laisse également de côté la question de la publication, qui effectivement est à mettre à part, et je pense que la réponse à la question de M. Reid, que j'ai moi-même posée, c'est effectivement que l'alinéa 39.5(a)—étant donné les articles 381, 382, 383 et 384 de la loi—ne porte pas sur les bateaux de plaisance.

M. Popp: Au total, cette disposition n'accroît pas les pouvoirs d'inspection de l'administration, puisque les articles précédents précisent de façon très claire quels bateaux doivent être inspectés, quels certificats sont requis, et quelles classes de bateaux ne sont pas visées par les dispositions en question.

Le président: Merci, monsieur Popp. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'espérais que nous pourrions très rapidement voter sur l'amendement. Mais M. Nowlan a bien lui-même posé la question, et il serait extrêmement gênant—en dépit de tout ce que vous avez pu dire, monsieur—que cet alinéa 39.5(a) permette au gouverneur en conseil de tout remettre en question. En dépit de ce que vous nous avez dit sur les articles précédents... Effectivement, il faut les lire dans leur ensemble, et en comprendre l'intention globale, etc. Tout cela revient à poser la question suivante: que se passe-t-il si les nouveaux règlements en question du gouverneur en conseil sont une modification de la réglementation en vigueur?

M. Taylor: Mais si c'est publié dans ces conditions, cela ne ferait plus de problème.

M. Tobin: Effectivement, si l'on exige publication dans ces conditions, toute modification éventuelle, qui ferait suite à certaines recommandations—du groupe de travail Nielsen entre autres—et qui donnerait des responsabilités aux associations privées pour la délivrance d'un permis aux petites embarcations, etc., on aurait toute de même la possibilité d'intervenir et d'être entendus, et c'est tout ce que nous demandons.

Cela n'empêcherait en rien que la réglementation du gouvernement soit adoptée, et ne limiterait non plus le pouvoir de réglementation du ministre, par le canal du gouverneur en conseil. On serait simplement tenu d'avertir 60 à 70 associations maritimes, qui pourraient ensuite faire connaître leur point de vue.

Très franchement, et alors que cela se fait déjà pour les conventions internationales, je ne vois pas pourquoi l'on

[Texte]

Governor in Council when it clearly exists with respect to international conventions. I would hope that we would come to the question.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Just briefly, it is my understanding that this section 400 already provides some regulatory control over the smaller vessels in things like hull construction, fire safety and what have you.

So we are talking here about whether or not the public at large, the users at large, should have an opportunity to respond in a formal way to any change in the regulations that control how they may operate or use their vessel. For that reason, I am continuing to support the amendment. Thank you.

The Chairman: Thank you. Before I put the question on the amendment, I want to change the numbering on a technical point. It will say, then, that clause 39 be amended by adding thereto immediately following line 17 on page 23 the following: "(7) . . . ", and then in the next paragraph "(8) . . . ". Otherwise we would be amending the act, not the bill.

Those in favour of the amendment?

Mr. Reid: A point of order, Mr. Chairman. I move that we stand this clause. We are not desirous of making bad law or increasing the problems of the staff with respect to regulations. I would like to be satisfied as to the purpose and the intent and the effect of proposed subsection (5) on the shipping industry generally.

So I move that we stand clause 39.

The Chairman: In order to do that, I will have to ask Mr. Robichaud to withdraw his amendment, with the committee's consent, so we can then stand the clause, which is what we did with Mr. Angus's . . .

Mr. Tobin: Mr. Chairman, can I suggest, rather than stand the clause—looking at the clock, it is 4:53 p.m.—given the time we have spent on this particular clause, rather than move to withdraw the amendment and stand the clause, that instead we move the adjournment of the work of the committee for today. That should give Mr. Reid and others who may have more questions to ask the officials time to ask those questions and will present the committee with the task, I think, of dealing with this clause when next we meet. We might adjourn; it is now nearly 5 p.m.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to make one comment. I think that if we do that then we have to get definitely clear for the committee the classes of ships to which the Governor in Council may make regulations. I think the whole thing hinges on that. If it is already covered, if it is clear enough that the Governor in Council is limited and the Governor in Council is limited by law, then it makes a different picture entirely.

So I think if we can get some definite information on the limitation of the Governor in Council in regard to the points raised here today then it should not take long to dispose of it the next day.

[Traduction]

n'exigerait pas la même chose du gouverneur en conseil. J'aimerais maintenant que l'on passe au vote.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Très brièvement, il est déjà question à l'article 400 des contrôles réglementaires auxquels sont soumises les petites embarcations, pour des questions de solidité de la coque, de sécurité incendie, etc.

Ce dont il est question ici c'est de donner la possibilité aux intéressés, de façon générale, et plus particulièrement aux usagers, de pouvoir se manifester si l'on modifie la réglementation. Voilà pourquoi je continue à soutenir cet amendement. Merci.

Le président: Avant que je ne vous fasse voter, j'aimerais ici modifier la numérotation. On dira donc que l'on modifie l'article 39, en ajoutant immédiatement après la ligne 17 de la page 23 les nos suivants: «7 . . . », et ensuite «8». Ce serait sinon une modification de la loi, et non pas un amendement du projet de loi.

En faveur de l'amendement?

M. Reid: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je propose que nous réservions cet article du projet de loi. Nous tenons à avoir de bonnes lois, et ne voulons pas non plus compliquer la tâche des rédacteurs de la réglementation. J'aimerais, quant à moi, être rassuré sur les conséquences possibles, pour le secteur maritime dans son ensemble, de l'alinéa (5).

Je propose donc que nous réservions l'article 39.

Le président: Pour cela je vais demander à M. Robichaud de retirer son amendement, avec l'assentiment du Comité, afin que nous puissions réserver l'article, puisque c'est ce que nous avons fait lorsque M. Angus . . .

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer qu'il est déjà 16h53, et étant donné le temps que nous avons passé sur cette disposition, au lieu de proposer de retirer l'amendement et de réserver l'article, nous pourrions peut-être ajourner. Cela donnerait à M. Reid, et aux autres qui s'y intéresseraient, de poser des questions aux fonctionnaires responsables de ce domaine, et nous pourrions en rediscuter au comité à notre prochaine réunion. Il est près de 17 heures, et nous pourrions ajourner.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'ai une remarque à faire. Si nous ajournons, il faut que le Comité sache de façon très claire à quelle catégorie de bateaux les règlements en question peuvent s'appliquer. Tout tourne autour de cela. Si le problème est déjà résolu, s'il est clair que les pouvoirs du gouverneur en conseil sont limités, par la loi elle-même, tout est alors très différent.

Il serait donc peut-être bon que nous ayons là-dessus des informations claires et définitives, à ce moment-là nous n'aurons plus besoin de beaucoup de temps pour voter la prochaine fois.

[Text]

The Chairman: The Chair is prepared to go along with asking the committee if we can adjourn today and then go at it again tomorrow morning, but in the meantime it is possible for Mr. Popp or Mr. Stewart to get copies of those sections of the act to which Mr. Popp made reference before the committee tomorrow morning so the members of the committee will have a chance thoroughly to study those sections before we proceed any further with this amendment?

Mr. Forrestall, I believe you wished to make an intervention?

Mr. Forrestall: It was simply to give that reassurance. The person can have the copies. My hope is that we can have this bill out and back. Gentlemen, there is a reasonable chance we could lose it altogether and I hate like the devil to subject reasonable people to the hours we have spent with respect to this matter, particularly as the great bulk of this committee deals with very vital conventions that require legislative authority. I do not want us standing and deferring and going on and on and on if there is the slightest risk of us losing this bill.

• 1655

The Chairman: Mr. Forrestall, we are not going to stand the bill but we will come back at it tomorrow morning at 9.30 a.m.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a brief comment. It is to say this to Mr. Forrestall: We are certainly not interested in withdrawing, standing or even adjourning on this amendment today. In fact, we would be very desirous of having a vote on this amendment. We respond to Mr. Reid's request because I think the request is made quite genuinely and with good intentions to ask for more information before Mr. Reid and perhaps other members cast their vote on this amendment.

I want to suggest to the committee, Mr. Chairman, I am not quite sure how we would proceed, but it is an unusual situation today where after so much debate on an amendment—we are going, in essence, to stand it by adjourning—to allow for further exchange between members and witnesses on this amendment. It is quite clear that there are certainly members who are genuinely confused about how they should vote because of the conflicting information they are hearing with respect to this amendment and the desire on the part of the government not to have it.

I wonder if I may make the suggestion that tomorrow we would start the day on this amendment by having the government provide the information that is being asked for by members, Mr. Taylor, Mr. Reid and others—indeed I would very much be interested in hearing the government as briefly as possible, because we have heard a lot of debate—then we might, because of the nature and the controversy surrounding this particular clause, ask for a brief response from the legal counsel of the Canadian Boating Association, who is in Ottawa. Then, having heard both, we get to a vote, complete this and move on.

[Translation]

Le président: Je suis effectivement disposé à vous demander si vous voulez ajourner; nous pourrions alors revenir sur cette question demain matin, mais entre-temps nous pourrions peut-être demander à M. Popp ou à M. Stewart de revenir demain matin avec des photocopies des articles de la loi dont M. Popp a parlé, afin que les députés puissent s'y reporter de façon précise, avant de voter sur l'amendement.

Monsieur Forrestall, vous aviez quelque chose à dire?

M. Forrestall: Je voulais simplement moi aussi vous rassurer là-dessus. Nous aurons des copies des articles en question. Mon seul désir c'est que nous fassions adopter ce projet de loi aussi rapidement que possible. Messieurs, rien ne dit que le projet de loi sera effectivement adopté, et il serait tout de même dommage de vous avoir fait perdre toutes ces heures, étant donné par ailleurs l'importance des conventions et des règlements qui s'y rattachent. Je ne voudrais donc pas que l'on passe son temps ici à reporter et réserver les articles, si nous avons la moindre chance de perdre ce projet de loi.

Le président: Monsieur Forrestall, nous n'allons pas réserver l'ensemble du projet de loi, puisque nous allons en rediscuter demain matin à 9h30.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une remarque brève à faire. Je m'adresse à M. Forrestall: cela n'est certainement pas dans notre intérêt de retirer l'amendement, de réserver l'article ou même d'ajourner, comme nous le faisons. Nous souhaiterions plutôt que l'on vote sur cet amendement. Mais la demande de M. Reid est tout à fait justifiée, et il est tout à fait compréhensible que l'on désire plus d'informations sur cette question avant que M. Reid lui-même et d'autres députés ne votent l'amendement.

Monsieur le président, je ne sais pas comment nous devrions procéder, mais c'est une situation un peu exceptionnelle, faisant qu'après une longue discussion sur un amendement, nous allons réserver l'article, ajourner, afin que certains députés puissent en discuter avec les témoins. De toute évidence, certains membres du Comité ne savent plus très bien où ils en sont, ni dans quel sens ils doivent voter, et ceci en raison des éléments d'information contradictoires qui nous ont été donnés sur les intentions du gouvernement, lequel serait opposé à l'amendement.

Je propose donc que nous soyons dès le début de la séance de demain informés sur les intentions du gouvernement, et qu'il soit répondu aux questions posées par certains membres, MM. Taylor, Reid et autres; étant donné qu'il a déjà été longuement question de cet article, j'aimerais que la réponse du gouvernement soit aussi brève que possible, suite à quoi nous pourrions—puisque l'article du projet de loi est très controversé—interroger rapidement l'avocat de l'Association nautique du Canada, puisqu'il est à Ottawa. Cela fait, nous pourrions voter, et passer au reste.

[Texte]

I know it is a bit of an unusual request, but this is an unusual situation. We have agreed not to force a vote today, but I think we ought to briefly hear both sides.

Mr. Nowlan spoke earlier about legal matters that can be debated forever and a day in a court of law, but one of the concerns I have is that I do not want to be snowballed tomorrow, one way or the other. So I would like to hear from a legal point of view both sides briefly before I make up my own mind. I hope all members would.

So may we ask, given that the government is going to be given an opportunity to come back with a second round of information to allay our fears, that the legal counsel of the Canadian Boating Association, who happens to be in the city and will be here tomorrow, be given a brief opportunity to comment, to respond?

Is that an acceptable proposition to members?

The Chairman: I think the proper way to handle this, Mr. Tobin, is for you to put a motion and have the committee decide by vote.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you. I think your suggestion is well made, Mr. Chairman, but I think it would be more appropriate for any such motion to be put tomorrow, after we have had an opportunity to reflect.

I would in general terms like to support Mr. Tobin's suggestion, in terms of adjourning early, although the more we talk the more we are going to get to the regular hour anyway, and allow us to contemplate it. But I would like to offer one comment to Mr. Forrestall. He indicated the importance of getting this bill through and I would just like to remind him that it was his government which decided to include clause 4 in the bill. That was not necessary for the implementation of any of the conventions that Canada has agreed to, and that is what the bulk of the time of our committee has been spent on with regard to our witnesses. So we have to accept that as a given fact and proceed from here.

The Chairman: Thank you. Mr. Nowlan and Mr. Taylor.

Mr. Nowlan: Just as we draw closer to the normal hour of adjournment, I have heard all the comment. I have been rather quiet this afternoon because I have been concerned, too, with some of the explanations. I think some of the questions and comments of members have been very valid and I think it is to the credit of members.

• 1700

I do not think Mr. Tobin was trying to reflect ominously on the fact that we are standing or adjourning. It is really, I think, to the credit of the members in this whole new exercise of legislative committees to get some more information, to see that it is satisfied, and then perhaps tomorrow to put whatever motions you want about further people to be heard.

[Traduction]

Je sais que c'est une demande un peu inhabituelle, mais la situation l'est également. Et puisque nous sommes d'accord aujourd'hui pour ne pas forcer le vote, nous devrions entendre les deux parties intéressées.

M. Nowlan a parlé tout à l'heure des questions d'interprétation juridique, qui peuvent parfois donner lieu à des débats interminables devant les tribunaux; ce que je veux avant tout éviter, demain, c'est d'être influencé dans un sens ou dans l'autre. Voilà pourquoi j'aimerais—et j'espère que mes collègues sont d'accord avec moi là-dessus—pouvoir entendre le point de vue d'un juriste, et en même temps le point de vue des deux parties intéressées.

Et puisque le gouvernement va pouvoir revenir nous informer, et dissiper nos craintes, nous pourrions peut-être demander à l'avocat de l'Association nautique du Canada, qui se trouve être en ville et qui y sera demain, de venir également répondre à nos questions.

Cette proposition vous semble-t-elle acceptable?

Le président: Il faudrait peut-être alors proposer une motion au Comité, monsieur Tobin.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci. Voilà une très bonne proposition, monsieur le président, mais je pense qu'il serait encore préférable que ce genre de motion nous soit soumise demain, ce qui nous donnera le temps d'y réfléchir.

Mais de façon générale, je suis d'accord avec la proposition de M. Tobin, concernant notamment l'ajournement; quoique, si nous continuons comme cela, nous allons de toute façon nous retrouver à l'heure normale de fin de séance. J'aimerais tout de même faire une remarque à M. Forrestall. Il a rappelé à quel point il était important que nous adoptions ce projet de loi aussi rapidement que possible, mais j'aimerais tout de même lui rappeler que c'est son gouvernement qui a décidé qu'il y aurait un article 4 au projet de loi. Cet article n'était pourtant pas nécessaire à l'application des conventions auxquelles le Canada est partie, et c'est pourtant ce à quoi le Comité a consacré le plus clair de son temps, lorsqu'il en a discuté avec les témoins. Il faudrait donc ne pas perdre cela de vue.

Le président: Merci. Monsieur Nowlan et M. Taylor.

M. Nowlan: Il est vrai que nous approchons de l'heure normale d'ajournement; je n'ai pas dit grand-chose cet après-midi, car je voulais surtout entendre les explications qui nous seraient données. Je dois dire que certaines des questions, ou remarques des députés—et c'est à mettre à leur crédit—étaient tout à fait justifiées.

Je ne pense pas non plus que M. Tobin ait voulu faire de cet ajournement un mauvais augure. Il est à mettre au crédit des membres du Comité d'avoir voulu obtenir toute l'information nécessaire—c'est le rôle des comités législatifs—nous pourrions ensuite discuter demain des motions concernant les témoins que nous voulons entendre.

[Text]

I know myself right at the moment . . . but I do not want to prejudge. I think we should hear the explanations tomorrow and then members can get their advice and have their exchanges. If we are going to call other witnesses to come to amplify what members exchange and their comments and questions with the officials and Mr. Forrestall, we are not even going to get out of the harbour, let alone out on the high seas. Anyway, let us see what happens tomorrow.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, just one quick comment. I think we should be satisfied, once we get the explanations tomorrow, one way or the other. But if we are going to hear an outside lawyer, then I would also want to hear the Crown lawyer deal with the same thing.

Mr. Nowlan: Then you are really getting into a whole interesting ball of wax.

The Chairman: The ball of wax is getting bigger and bigger by the minute, too.

What I am going to propose is that we will first of all hear from the Crown witnesses, who will supply us with a complete overview of those clauses of the bill to clarify them for members. At that time the Chair will then entertain a motion as to whether or not the committee wishes to hear from Mr. Tobin's witness—I will refer to him as that at this point.

Is that agreeable to the committee?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Nowlan: I thought, Mr. Chairman, on the same point of order, that we would hear the explanations tomorrow and then at that time the committee, within its own decision, will decide whether we are ready to vote on the amendment, with the explanations. It may be that with clarification tomorrow we will be able to vote. But at that time members can put whatever motions they want and then it is up to the Chair to decide what to do.

The Chairman: That is essentially what I was trying to say: that Mr. Tobin at that point, if he so chooses, can put his motion.

Mr. Tobin: I just want to make a brief comment before you wrap it up for the day. I would not even make the suggestion I make except in very extraordinary circumstances, but I sense that on this particular clause—and we have dealt with a great many clauses very expeditiously—there has been a genuine debate. Members, myself included, perhaps with the exception of Mr. Nowlan, who is a very skilled and practised and experienced lawyer . . . many of us find ourselves at a loss, given a huge volume of testimony and explanation and comment and so on, to separate the wheat from the chaff and to know really what is being said; whether or not it stands the test of scrutiny.

All I suggest is, given an extraordinary—and it is extraordinary—measure to adjourn a committee before the usual hour to allow further explanation by the government; given that extraordinary measure, and in the spirit of getting some work done; given the agreement of all members to go along with that

[Translation]

En ce qui me concerne, et pour le moment . . . mais je ne veux rien préjuger. Je crois que nous devrions d'abord entendre les explications qui nous seront données demain, et les membres du Comité pourront ensuite aviser. Mais si nous voulons reconvoquer des témoins, pour que les membres du Comité puissent rediscuter avec eux des mêmes questions qu'ils ont posées aux hauts fonctionnaires et à M. Forrestall, nous ne sommes pas prêts de lever l'ancre, sans même parler d'arriver à bon port. Attendons donc demain.

M. Taylor: Monsieur le président, une remarque très brève. Nous devrions normalement être fixés dès demain matin, d'une façon ou d'une autre. Mais si nous décidons de convoquer un avocat de l'extérieur, j'aimerais également pouvoir entendre un avocat de la Couronne sur la question qui sera posée.

M. Nowlan: Vous risquez alors de vous embarquer sur une triste galère.

Le président: Je pense que c'est presque déjà fait.

Ce que je proposerais, c'est que nous entendions d'abord les représentants de la Couronne, qui vont faire le point sur tout un groupe d'articles du projet de loi, en réponse aux questions des députés. A ce moment-là nous proposerons une motion, afin de savoir si le Comité désire ou non entendre le témoin que propose M. Tobin . . . voilà comment j'en parlerai pour le moment.

Est-ce approuvé?

Des voix: Approuvé.

M. Nowlan: Je pensais, monsieur le président—c'est le même rappel au Règlement—que nous entendrions d'abord les explications qui nous seraient données, demain, et qu'à ce moment-là le Comité décidera s'il est prêt à voter. Étant donné que nous aurons obtenu certains éclaircissements il se pourrait que nous soyons prêts à voter. À ce moment-là les députés pourront proposer des motions à cet effet, et le président décidera.

Le président: Voilà ce que je voulais dire également: M. Tobin pourra toujours, s'il le désire, proposer sa motion.

M. Tobin: Avant que nous ne terminions j'aimerais faire une remarque brève. Ma proposition s'explique par le caractère tout à fait exceptionnel de la situation; alors que nous avons réussi à adopter pas mal d'articles très rapidement, celui-ci a fait l'objet d'un débat réel et justifié. De nombreux membres du Comité, y compris moi-même, et peut-être à l'exception de M. Nowlan qui est un avocat expérimenté, talentueux . . . sont un petit peu désorientés, et étant donné l'abondance d'explications, de témoignages, de remarques que nous avons entendus, nous avons du mal à séparer le bon grain de l'ivraie, et à savoir ce qu'il en est.

Ce que je propose donc, étant donné cette mesure exceptionnelle—elle l'est—d'ajournement, avant l'heure habituelle, pour que nous puissions avancer, et puisque tout le monde est d'accord avec la requête de M. Reid, ce que je propose—étant donné les circonstances, cela me semble acceptable—c'est que

[Texte]

suggestion by Mr. Reid, it might not be all that out of order, in this unusual circumstance, to ask tomorrow for a response from somebody who is better prepared than I am to respond to the kind of legal interpretation and opinion that might be expressed. I think one has to remember the Crown shall spend the evening preparing its case, and as for the mover of the motion, we will be sitting here seeing it for the first time tomorrow. Members might be better served if someone more knowledgeable—and that is not difficult to find—and more articulate than I or Mr. Robichaud or Mr. Angus or Mr. Reid might be made available for a minute or two to give us an interpretation, or at least a response to what has been said.

That is all I am suggesting. It is an extraordinary measure . . .

Mr. Taylor: It is necessary.

Mr. Tobin: —for extraordinary circumstances.

Mr. Forrestall: Just to facilitate what is being discussed, if the members want the reference they can look it up very quickly. It is a statute of 1970, chapter 9, Canada Shipping Act. We would be very pleased to make it available to the clerk right now for whatever copying or photocopying is necessary to prepare it, if that is of any help to the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

So tomorrow at 9.30 a.m. we will meet here and listen to testimony from the officers of the Crown, after which the committee will decide what it will do.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

I adjourn the meeting to the call of the Chair.

[Traduction]

l'on demande demain à un spécialiste mieux préparé que je ne le suis moi-même, de nous éclairer sur ces questions d'interprétation juridique. Je vous rappelle donc que les représentants de la Couronne vont passer leur soirée à se préparer à répondre aux questions; pour ce qui est de la motion, nous verrons demain. Je pense qu'il est dans l'intérêt de tout le monde que quelqu'un de plus informé—ça n'est pas difficile à trouver—que moi-même, M. Robichaud, M. Angus ou M. Reid, vienne nous donner pendant quelques instants son interprétation, ou pour le moins répondre aux questions qui ont été posées.

Voilà ce que je propose. Je sais que c'est exceptionnel . . .

M. Taylor: C'est même nécessaire.

M. Tobin: . . . les circonstances sont elles-mêmes inhabituelles.

M. Forrestall: Pour apporter un peu de clarté au débat, j'aimerais citer le passage de la loi qui intéresse ici les députés. Il s'agit d'une loi de 1970, au chapitre 9, la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous tenons la loi à la disposition du greffier dès maintenant, s'il veut en faire faire des photocopies pour le Comité.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Nous nous retrouverons donc demain matin à 9h30, pour entendre les représentants de la Couronne, suite à quoi le Comité décidera de la marche à suivre.

Des voix: Approuvé.

Le président: Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

A. Popp, General Counsel;
G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;
Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Develop-
ment;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian
Coast Guard.

Du ministère des Transports:

A. Popp, avocat général;
G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière cana-
dienne;
Fergus Millar, chef, Élaboration de la législation, Garde
côtière canadienne;
Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde
côtière canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, March 18, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le mardi 18 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le***BILL C-75****PROJET DE LOI C-75**

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

APPEARING:

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Ross Belsher
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Mel Gass
Bill Gottselig

Darryl Gray
Robert Horner
Morrissey Johnson
Arnold Malone
Pat Nowlan
Peter Peterson
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Tuesday, March 18, 1986:

Bill Gottselig replaced Terry Clifford.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mardi 18 mars 1986:

Bill Gottselig remplace Terry Clifford.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 18, 1986
(18)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:46 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: A. Popp, General Counsel; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard and G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

On Clause 39

Debate resumed on the amendment of Fernand Robichaud,—Il est proposé que l'article 39 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 20, à la page 23, ce qui suit:

“(7) Compte tenu des dispositions de la sous-section (8), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la sous-section 384 (4) devra être publié dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

(8) Les dispositions de la section (7) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

a) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cette sous-section, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cette sous-section; ou

b) n'apporte pas de modifications substantielles à un règlement existant;

les dispositions de la sous-section (7) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observance des disposi-

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 18 MARS 1986
(18)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, se réunit, aujourd'hui à 9 h 46, sous la présidence de Derek Blackburn, (président).

Membres du Comité présent: Iain Angus, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Comparent: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: A. Popp, avocat général; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne; G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Article 39

Le débat reprend sur l'amendement proposé par Fernand Robichaud, à savoir,—That clause 39 be amended by adding thereto, immediately following line 17, page 23, the following:

“(7) Subject to subsection (8) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 384 (4) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to shipowners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(8) Subsection (7) does not apply in respect of a proposed regulation that

a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

b) makes no substantive change to an existing regulation;

nor does subsection (7) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (7) would therefore be prejudicial to the public interest.”

tions de la sous-section (7) porterait préjudice à l'intérêt public."

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

After debate, the question being put on the amendment, it carried by a show of hands: Yeas: 9; Nays: 2.

Clause 39, as amended, carried.

On Clause 50

Iain Angus moved,—That Clause 50 be amended by deleting lines 35 to 43, on page 29, and lines 1 to 16, on page 30, and substituting the following:

"(3) Subject to a Subsection (4), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof; and no such tariff of charges may be made by the Governor in Council

(a) before the expiration of 90 days from the date of publication thereof; or

(b) where a notice of objection is filed pursuant to Subsection 3, before the Board of Inquiry appointed by the Minister pursuant to Subsection 11, has disposed of the objection and made a recommendation to the Minister.

(4) Any interested person who has reason to believe that any charge in a proposed tariff of charges is prejudicial to the public interest, as that expression is described in Section 3 of the *National Transportation Act*, may file a notice of objection setting out the grounds thereof with the Minister within 30 days following publication of the proposed tariff in the *Canada Gazette*.

(5) Upon the filing of a notice of objection with the Minister, the Minister shall appoint a Board of Inquiry to make such investigation of the proposed charges set out in the notice of objection including the holding of public hearings as in its opinion is necessary or desirable in the public interest.

(6) The Board of Inquiry shall after making the investigation including the holding of public hearings, if any, referred to in Subsection (11) make a recommendation thereon to the Minister and the Minister shall be governed accordingly."

The Chairman ruled the amendment out of order in accordance with Beauchesne 773(1).

Clause 50 carried.

On Clause 51

Brian Tobin moved,—That Clause 51 be amended by deleting lines 20 and 21, on page 30, and substituting the following therefor:

"(h) that an efficient fire patrol system shall be maintained on board at all times."

With unanimous consent, Brian Tobin was allowed to withdraw the amendment.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée comme suit: Pour: 9; Contre: 2.

L'article 39, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 50

Iain Angus propose,—Que l'article 50 soit modifié en retranchant les lignes 35 à 43, page 29, et les lignes 1 à 15, page 30, et en y substituant ce qui suit:

«(3) Sous réserve du paragraphe (4), les projets de règlement d'application en vertu du paragraphe (1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur; et le gouverneur en conseil ne peut établir ce tarifs ou droits

a. avant l'expiration de 90 jours depuis la date de leur publication; ou,

b. lorsqu'un avis d'opposition est déposé conformément au paragraphe (10), avant que la commission d'enquête nommée par le Ministre conformément au paragraphe (11) ne se soit prononcée sur l'opposition et n'ait fait une recommandation au Ministre.

(4) Tout intéressé qui a lieu de croire qu'un droit faisant partie d'un projet de tarif de droits porte préjudice à l'intérêt public, au sens que cette expression a dans l'article 3 de la Loi nationale sur les transports peut présenter au Ministre, dans les 30 jours de la publication du projet de tarif dans la *Gazette du Canada*, un avis d'opposition donnant les motifs de l'opposition.

(5) Lorsqu'un avis d'opposition lui a été présenté, le Ministre nomme une commission d'enquête chargée de faire sur les projets de droits visés par l'avis d'opposition toute enquête, avec auditions publiques au besoin, qu'elle juge nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public.

(6) La commission d'enquête, après avoir fait enquête, et tenu des auditions publiques au besoin, comme l'indique le paragraphe (11), fait une recommandation au sujet des projets de droits visés au Ministre qui décide en se fondant sur elle.»

Se fondant sur le commentaire 773(1) du Beauchesne, le président déclare l'amendement irrecevable.

L'article 50 est adopté.

Article 51

Brian Tobin propose,—Que l'article 51 soit modifié en retranchant les lignes 18 et 19, page 30, et en y substituant ce qui suit:

«h) que soit assuré un service efficace de ronde d'incendie à bord en tout temps.»

Par consentement unanime, Brian Tobin est autorisé à retirer l'amendement.

Brian Tobin moved,—That Clause 51 be amended by deleting lines 20 and 21, on page 30, and substituting the following therefor:

“(h) that an efficient fire patrol system shall be maintained at all times when passengers are on board.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 51, as amended, carried.

On Clause 52

Iain Angus moved,—That Clause 52 be amended by deleting lines 6 to 13, on page 31.

After debate, the question being put on the amendment, it was negative.

Brian Tobin moved,—That Clause 52 be amended by deleting lines 11 and 12, on page 31, and substituting the following therefor:

“the ship is liable to detention”

After debate, the question being put on the amendment, it carried by a show of hands: Yeas: 6; Nays: 5.

Clause 52, as amended, carried.

At 11:11 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (19)

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike ForreSTALL, Bill Gottselig, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Appearing: Mike ForreSTALL, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: A. Popp, General Counsel; G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard and Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, October 22, 1985, Issue No. 1).

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

Clauses 38 and 55 carried.

On Clause 57

Iain Angus moved,—That Clause 57 be deleted.

Brian Tobin propose,—Que l'article 51 soit modifié en retranchant les lignes 18 et 19, page 30, et en y substituant ce qui suit:

«(h) que soit assuré un service efficace de ronde d'incendie à bord en tout temps.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 51, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 52

Iain Angus propose,—Que l'article 52 soit modifié en retranchant les lignes 8 à 14, page 31.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 52 soit modifié en retranchant les lignes 13 et 14, page 31, et en y substituant ce qui suit:

«passible de détention en conformité avec l'article 453.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée comme suit: Pour: 6; Contre: 5.

L'article 52, sous sa forme modifiée, est adopté.

A 11 h 11, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (19)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, se réunit, aujourd'hui à 15 h 42, sous la présidence de Derek Blackburn, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike ForreSTALL, Bill Gottselig, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Pat Nowlan, Peter Peterson, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Comparaît: Mike ForreSTALL, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: A. Popp, avocat général; G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*. (Voir *Procès-verbaux et témoignages* du 22 octobre 1985, fascicule n° 1).

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

Les articles 38 et 55 sont adoptés.

Article 57

Iain Angus propose,—Que l'article 57 soit supprimé.

The Chairman ruled the amendment irreceivable in accordance with Beauchesne 773(6).

Clause 57 carried.

On Clause 59

Brian Tobin moved,—That Clause 59 be amended by deleting line 46 on page 35, and substituting the following therefor:

“files in which all his acts as port warden”

After debate, Brian Tobin was allowed to withdraw the amendment.

Brian Tobin moved,—That Clause 59 be amended by deleting line 46, on page 35, and substituting the following therefor:

“files in which all his acts as port warden”

With unanimous consent, Brian Tobin was allowed to withdraw the amendment.

Clauses 59, 62 and 66 carried.

On Clause 70

Fernand Robichaud moved,—That Clause 70 be amended by deleting lines 20 to 31, on page 40, and substituting the following therefor:

“635.12 (1) Subject to subsection (2) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 635.1 (1) and 635.11 (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to shipowners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 70 be amended by deleting line 8, on page 41 and substituting the following:

“by the Canadian Coast Guard, and published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof.”

The Chairman ruled this amendment irreceivable in accordance with Beauchesne 773(1).

Mike Forrestall moved,—That Clause 70 be amended by striking out lines 35 to 38, on page 41 and substituting the following:

“*ment of Transport Act* containing all of the following facts, namely,

- (a) the date and time of the broadcast,
- (b) the place from which the broadcast was made, and
- (c) the radio frequency used to make the broadcast, shall be received in evidence and, in the absence of evidence to the contrary, is proof that the instruction or

Se fondant sur le commentaire 773(6) du Beauchesne, le président déclare l'amendement irrecevable.

L'article 57 est adopté.

Article 59

Brian Tobin propose,—Que l'article 59 soit modifié en retranchant la ligne 46, page 35, et en y substituant ce qui suit:

«sceau officiel ainsi que les filières nées»

Par consentement unanime, Brian Tobin est autorisé à retirer l'amendement.

Brian Tobin propose,—Que l'article 59 soit modifié en retranchant la ligne 46, page 35, et en y substituant ce qui suit:

«sceau officiel ainsi que les filières nées»

Par consentement unanime, Brian Tobin est autorisé à retirer l'amendement.

Les articles 59, 62 et 66 sont adoptés.

Article 70

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 70 soit modifié en retranchant les lignes 26 à 36, page 40, et en y substituant ce qui suit:

«635.12 (1) compte tenu des dispositions de la sous-section (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la sous-section 635.1 et 635.11 (1), devra être publié dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au ministre à l'égard dudit règlement.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 70 soit modifié en retranchant la ligne 9, page 41, et en y substituant ce qui suit:

«canadienne dans les avis aux navigateurs et publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur.»

Se fondant sur le commentaire 773(1) du Beauchesne, le président déclare l'amendement irrecevable.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 70 soit modifié en retranchant les lignes 40 à 43, page 41, et en y substituant ce qui suit:

«des Transports, et qui atteste des faits suivants, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ces faits, à savoir:

- a) le jour et l'heure de la radiodiffusion;
- b) l'endroit d'où elle a été faite;
- c) la fréquence utilisée pour cette radiodiffusion.»

direction was broadcast by the Canadian Coast Guard."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 70 be amended by adding immediately after line 45, on page 42 the following:

"(e) respecting the appointment of special Inuit pilots to guide vessels through sensitive Arctic waters."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated by a show of hands. Yeas: 3; Nays: 8.

Iain Angus moved,—That Clause 70 be amended, by deleting lines 17 to 27, on page 43 and substituting the following:

"635.18 (1) With respect to any ship about to enter or within a Vessel Traffic Services Zone, the Commissioner of the CFG may for purposes of promoting safe and efficient navigation or environmental protection, but subject to any other Act of Parliament governing ports or harbours and any regulation or by-law made under such an Act, to the Pilotage Act and Regulations made thereunder and to any regulation made under Sections 635.1, 635.11 and 635.16."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Iain Angus moved,—That Clause 70 be amended by

a) deleting the words "person or" from line 41, on page 45;

b) by adding immediately after line 17, on page 46 the following:

"(2) Any master, pilot or person in charge of the deck watch who contravenes (a) (b) or (c) above is, subject to subsection (3), guilty of an offence and liable upon summary conviction to a fine not exceeding \$2,000."

The Chairman ruled this amendment irreceivable in accordance with Beauchesne 773(7).

Iain Angus moved,—That Clause 70 be amended by deleting lines 18 to 31, on page 46 and substituting the following.

"(2) It is a defence to a charge under Subsection (1) of contravening a regulation made under Paragraph 635 (16) (c), Subsection 635.18 (3) or a direction referred to in Paragraph (1) c that the master, pilot or person in charge of the deck watch of the ship acted with due diligence in the performance of his duties and in the case of contravening a direction referred to in Paragraph (1) c notified the person who gave direction as soon as possible of the contravention and of the reasons therefor."

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 70 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 45, page 42, le nouvel alinéa suivant:

«e) sur la nomination de pilotes inuit spéciaux chargés de guider les navires dans certaines eaux de l'Arctique où la navigation est délicate.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 3; Contre: 8.

Iain Angus propose,—Que l'article 70 soit modifié en retranchant les lignes 19 à 32, page 43, et en y substituant ce qui suit:

«635.18 (1) Pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement, le commissaire de la garde côtière canadienne a, sous réserve de toute autre loi du Parlement concernant les ports ou les havres et ses règlements d'application ainsi que les règlements administratifs pris en application de cette loi, sous réserve de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements d'application et sous réserve des règlements pris en vertu des articles 635.1, 635.11 et 635.16, les pouvoirs suivants, à l'égard des navires qui se trouvent dans une zone de services de trafic maritime ou approchent une telle zone:»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Iain Angus propose,—Que l'article 70 soit modifié

a) en retranchant la ligne 8, page 46, et en y substituant ce qui suit:

«de vingt mètres, tout navire»;

b) en ajoutant à la suite de la ligne 18, page 46, ce qui suit:

«(2) Un capitaine, un pilote ou un officier de quart à la passerelle qui contrevient à l'alinéa a), b), ou c) ci-dessus, est coupable, sous réserve du paragraphe (3), d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus 2000\$.»

Se fondant sur le commentaire 773(7) du Beauchesne, le président déclare l'amendement irrecevable.

Iain Angus propose,—Que l'article 70 soit modifié en retranchant les lignes 19 à 33, page 46, et en y substituant ce qui suit:

«(2) Constitue une défense à une accusation visée au paragraphe (1) d'avoir contrevenu soit à un règlement pris en vertu de l'alinéa 635.(16)c), soit au paragraphe 635.(18)(3), soit à une directive visée à l'alinéa (1)c), le fait, pour le capitaine, le pilote ou l'officier de quart à la passerelle, d'avoir agi comme il le devait dans l'exercice de ses fonctions et, dans le cas d'une directive, à la condition qu'il ait avisé aussitôt que possible de la contravention et de ses motifs, la personne qui a donné la directive.»

After debate, Iain Angus was allowed to withdraw the amendment.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 70 be amended by adding thereto, immediately following line 8, on page 47, the following:

“635.20 (1) Subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under section 635.16 shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation;

nor does subsection (1) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (1) would therefore be prejudicial to the public interest.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 70, as amended, carried, on division.

Clause 71 carried.

On Clause 76

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 8 and 9, on page 64, and substituting the following therefor:

“viction to a fine not exceeding one million dollars.”

And debate continuing,

At 5:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, Iain Angus est autorisé à retirer l'amendement.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 70 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 6, page 47, ce qui suit:

«635.20 (1) compte tenu des dispositions de la sous-section (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la section 635.16, devra être publié dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

(2) Les dispositions de la sous-section (1) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

a) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cette sous-section, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cette sous-section; ou

b) n'apporte pas de modifications substantielles à un règlement existant;

les dispositions de la sous-section (1) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observance des dispositions de la sous-section (1) porterait préjudice à l'intérêt public.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 70, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 71 est adopté.

Article 76

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 9 et 10, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«sommaire, une amende maximale d'un million de dollars.»

Le débat se poursuit.

A 17 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, March 18, 1986

• 0946

The Chairman: We are resuming debate on Bill C-75. Appearing for the department are Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner; Mr. A. Popp, General Counsel; Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard; Mr. Fergus Millar, Chief, Coast Guard, Legislation Development.

When we finished our deliberations yesterday we were at the amendment to clause 39 as put forward by Mr. Robichaud, and it was the Chair's understanding that we would begin this morning with a statement or presentation by Mr. Popp or Mr. Forrestall on background information on the act itself in relation to the proposed amendment by Mr. Robichaud. Is that correct?

Mr. Mike Forrestall (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, was it possible—I am not sure—for members to get copies of the pertinent sections of the Canada Shipping Act?

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: That is fine. Might I ask counsel if he would begin by responding in a manner that I hope will shed some light on some of the confusions.

On clause 39

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, I understand that all members have the relevant sections of the Canada Shipping Act, being sections 381, 382, 383, 384, 466, 467, and 468. What I would do is just briefly go through those in an attempt to explain the scheme of inspection and certification.

I think a convenient starting point of any such discussion is obviously section 381 which sets out the requirement for ships to be inspected before being put into service and thereafter annually. The exceptions to those inspection requirements are set out in sections 466 to 468.

Section 466 exempts pleasure yachts from inspection and from compliance with regulations other than regulations respecting construction, precautions against fire, the construction of hulls, and markings to show recommended safe limits of engine. I think it is important to stress here that they are completely freed from inspection but they do have to comply with certain regulations, which are the regulations I just mentioned.

Section 647 exempts from inspection ships under five tonnes that do not carry more than twelve passengers and that are not pleasure yachts. But they are required to comply with certain regulations; namely regulations respecting the construction of equipment and the class and quantity of various types of equipment to be carried, and again precautions against fire.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 18 mars 1986

Le président: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-75. Comparait sous le nom du ministère, M. G.R. Stewart, sous-commissaire, M. A. Popp, conseiller général, M. Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, M. Fergus Millar, chef, élaboration de la législation, Garde côtière canadienne.

Lorsque nous avons mis fin à nos travaux hier, nous en étions à l'amendement de l'article 39 proposé par M. Robichaud. Et sauf erreur, la séance de ce matin devait commencé par des explications de M. Popp ou de M. Forrestall quant aux répercussions possibles de l'amendement de M. Robichaud sur la loi elle-même. C'est bien ce qui avait été entendu?

M. Mike Forrestall (Secrétaire parlementaire du ministre des Transports): A-t-il été possible pour les membres du comité, monsieur le président, d'obtenir des exemplaires des articles pertinents de la loi sur la Marine marchande du Canada?

Le président: Oui.

M. Forrestall: Dans ce cas, je vais demander à l'avocat du ministère de nous donner ses explications qui, je l'espère, permettront de faire la lumière sur toute cette question.

Article 39

M. A. Popp (Avocat général, Ministère des Transports): Je crois comprendre, monsieur le président, que les membres du comité ont reçu des exemplaires des articles pertinents de la loi sur la Marine marchande du Canada, c'est-à-dire les articles 381, 382, 383, 384, 466, 467 et 468. Je vais les revoir rapidement avec vous dans le contexte de l'inspection et de la délivrance des certificats.

Le point de départ logique est l'article 381 qui établit les normes touchant l'inspection des navires avant leur mise en service et annuellement par la suite. Et les navires exemptés de cette inspection sont indiqués aux articles 466 et 468.

L'article 466 exempte les yachts de plaisance de l'inspection et de l'application des règlements touchant la construction de l'équipement, les précautions à prendre contre l'incendie, la construction des coques et le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs. Les yachts de plaisance donc sont tout à fait exemptés du processus d'inspection, mais ils doivent se soumettre aux règlements que j'ai déjà indiqués.

L'article 647 exempte de l'inspection les navires à vapeur d'une jauge brute de cinq tonneaux qui ne transportent pas plus de 12 passagers et qui ne sont pas des yachts de plaisance. Ils sont quand même soumis à certains règlements, notamment les règlements touchant la construction de l'équipement, la classe et la quantité des divers types d'équipement requis à

[Text]

They are completely free from inspection, but they do have to comply with those regulations.

• 0950

Finally, with respect to ships in excess of 15 tonnes, but not exceeding 150 tonnes, section 468 of the act prescribes special inspection provisions.

Section 382 sets out the report that a steamship inspector must make to the Chairman of the Board of Steamship Inspection when he carries out his inspection. Section 383 deals with the issue of certificates pursuant to the International Convention for the Safety of Life at Sea. That is the so-called Convention Certificate. Section 384 provides for the issue of certificates, other than convention certificates, to ships that do not require such a convention certificate.

The purpose of new subsection 384.(4) is to allow the inspections referred to in section 381, those are the compulsory requirements for inspection, to be carried out by surveyors of classification societies designated under regulations mentioned in paragraph 384.(5)(b).

The regulations under paragraph 384.(5)(a) contained in the bill—and this is in response to Mr. Reid's question—would not allow the Governor in Council to override the restrictions on inspection set out in section 466 to section 468 which I referred to earlier, i.e., pleasure yachts. To do so, there would have to be an amendment to those sections, and there are no amendments in the bill relating to those sections. I hope that has clarified the inspection and certification requirements of the act. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Mr. Angus, you are first.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I just want to make two comments. I appreciate the information the officials have provided us this morning, but upon listening to the explanation and reading it, I think that our arguments of yesterday are still valid.

If the amendment put forward by Mr. Robichaud is carried, then if, for example, the government changes the rules regarding construction of equipment and the class and quantity of various types of equipment to be carried, or the precautions against fire prescribing what smaller vessels are required to carry, or the construction of hulls, or the markings to show recommended safe limits for engine power and gross load capacity, they would have to allow time for reaction. Instead of saying that this is now in place and they would have to do it, they could tell them that they have gone a little bit too far, or show them the problems that are going to be created if they do it the way they have done it.

Secondly, in regard to the global issue of any size of ship, regardless of the exemptions, we heard yesterday about these advisory bodies that work with the ministry to help them to formulate the regulations and a number of other things. Mr.

[Translation]

bord et les précautions à prendre contre les incendies. Donc, ces navires sont exemptés de l'inspection, mais ils sont soumis à certains règlements.

Enfin, en ce qui concerne les navires à vapeur d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux mais d'au plus 150 tonneaux, l'article 468 prévoit des dispositions spéciales touchant l'inspection.

L'article 382 décrit le rapport que doit faire l'inspecteur des navires à vapeur au président du Bureau d'inspection de ces navires. L'article 383 traite des certificats exigés par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'est ce qu'on appelle les certificats selon la convention de sécurité. L'article 384 porte sur les certificats autres que que les certificats selon la convention de sécurité, pour les navires qui ne requièrent pas les certificats selon la convention de sécurité.

Le but du nouveau paragraphe 384(4) est de permettre que les inspections mentionnées à l'article 381, c'est-à-dire les inspections obligatoires, soient menées par les experts maritimes d'une société ou association de classification désignée aux termes des règlements indiqués à l'alinéa 384.(5)(b).

Les règlements prévus à l'alinéa 384(5)(a) du projet de loi, je le souligne en réponse à la question de M. Reid, ne permettraient pas au gouverneur en conseil de passer outre aux restrictions sur l'inspection indiquée aux articles 466 à 468 que j'ai expliqués plus tôt et qui visent les yachts de plaisance. Pour que le gouverneur en conseil puisse procéder de cette façon il faudrait que ces articles soient modifiés. Or, ils ne le sont pas dans le présent projet de loi. J'espère que j'ai pu préciser quelque peu les dispositions de la loi touchant l'inspection et la délivrance des certificats. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Angus, d'abord.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je voudrais tout simplement faire deux observations. Je remercie vivement les hauts fonctionnaires de nous avoir donné ces explications ce matin, mais après les avoir lues et entendues, j'estime que nos arguments d'hier tiennent toujours.

Avec l'amendement de M. Robichaud, si le gouvernement décide de modifier les règles touchant la construction de l'équipement, la classe et la quantité des divers types d'équipement requis à bord, les précautions à prendre contre l'incendie, ce dont doivent se munir les petites embarcations, la construction des coques, le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs et la capacité de charge brute, les intéressés auront au moins le temps de réagir au lieu d'être placées devant le fait accompli. Elles pourraient dire au gouvernement qu'il est allé trop loin si c'est le cas ou lui indiquer quels sont les problèmes possibles.

Deuxièmement, en ce qui concerne la taille des embarcations de façon générale, quelles que soient les exemptions prévues, nous avons discuté hier des organismes consultatifs qui sont appelés à travailler avec le ministère en vue de l'aider

[Texte]

Robichaud's amendment would provide protection for those member groups and the individual members of those groups; that if in fact their represented group either went beyond their own mandate, or perhaps did not deal with their particular concern, they as individuals would then have an avenue to attempt to influence the decision.

For that reason, Mr. Chairman, I will continue to support the amendment to clause 39.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I wonder whether Mr. Robichaud would be prepared to change his amendment on publication so it would only apply on those changes which are exempt from pleasure yachts. In other words, paragraph 466.(1)(a), the construction of equipment, the precaution against fire, the construction of hulls and the marking to show recommended safe limits—those are the things that affect the smaller boat people and the pleasure craft. If these were publicized, I think it would meet their objections, and then you would not have to publicize all the others that might come under proposed subsection 39.(4).

• 0955

Mr. Robichaud: Monsieur le président, ceci modifierait notre amendement de façon importante. Il nous faudrait un peu de temps pour l'étudier et pour consulter les groupes en question.

Permettez-moi de reprendre les propos de M. Angus, qui dit que tout ce que veulent les propriétaires de petits bateaux, c'est une période de 90 jours pour exprimer leur réaction. J'ai de la difficulté à comprendre qu'on ne veuille pas accorder de temps à ces gens afin qu'ils puissent savoir quelles associations sont autorisées à faire les inspections et faire connaître leurs objections au moment propice. Actuellement, ces gens-là sont mis au courant une fois que les règlements sont en vigueur; ils n'ont pas de temps pour exprimer leur réaction. Cet amendement a pour but de donner à cette communauté un temps raisonnable pour réagir.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder if I might just deal with pre-publication by itself for a moment or two? As members are all aware, pre-publication is required in all clauses dealing with international conventions and international codes. If it is of benefit I could read the various sections that are directly affected. Perhaps I will just put it in. They are section 111, subsection 379.(1), section 402, section 436.(2.1), section 635.12, sections 705.3 and 705.4, and section 732. Mr. Chairman, in the above sections pre-publication is required as a safeguard to allow the Canadian public to be aware of technical amendments to those conventions or codes decided internationally and in respect of which Canada does not have complete control. These amendments are usually adopted under an automatic amendment procedure set out in the international instruments.

Regulations under other regulation-making provisions are entirely developed in Canada and are subject to circulation to

[Traduction]

à formuler ces règlements et ces autres exigences. L'amendement de M. Robichaud permettrait de protéger ces groupes ainsi que les membres de ces groupes. Ainsi, si ces groupes allaient au-delà de leur mandat ou ne représentaient pas vraiment leurs intérêts, les membres individuels auraient quand même un moyen d'influencer la décision.

Pour ces raisons, monsieur le président, je continue d'appuyer l'amendement à l'article 39.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. Je me demande si M. Robichaud serait prêt à modifier son amendement touchant la publication de façon à ce qu'il s'applique seulement aux yachts de plaisance et aux changements qui les concernent. En d'autres termes, ce qui se trouve à l'alinéa 466(1)a), la construction de l'équipement, les précautions à prendre contre l'incendie, la construction des coques et le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées, tout cela touche les propriétaires de petites embarcations et de bateaux de plaisance. Si les changements à ce niveau étaient publiés, leurs objections tomberaient. Il ne serait cependant pas nécessaire de publier les autres changements en vertu du paragraphe 39(4) proposé.

Mr. Robichaud: This proposal would change our amendment considerably, Mr. Chairman. We would require some time to study it and to consult with the appropriate groups.

Let me reinforce what Mr. Angus was saying, that is the small boat people want a 90-day period to allow them to react to any proposed change. I cannot see why the government would not want to give some time to these people so they would be able to identify the associations authorized to conduct inspections, and react accordingly. As it is, these people are only made aware of the situation after the regulations are in effect. They do not have any time to react. This amendment would only give them a reasonable period to allow them to do so.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais simplement m'attarder à la publication préalable dans la Gazette du Canada. Comme les membres du comité le savent, cette publication préalable est requise pour tous les articles qui ont trait aux conventions ou aux codes internationaux. Je peux en donner la liste ici. Il s'agit de l'article 111, du paragraphe 379(1), de l'article 402, de l'article 436(2.1), de l'article 635.12, des articles 705.3, 705.4, et 732. Dans ce cas, la publication préalable est donc requise pour permettre au public canadien de se familiariser avec les amendements techniques à ces conventions ou à ces codes imposés à l'échelle internationale et sur lesquels le Canada n'a pas grand contrôle. Ces amendements sont généralement adoptés selon une procédure automatique prévue dans les textes internationaux.

Les autres règlements sont mis au point au Canada et sont diffusés auprès des intéressés; ils sont également soumis au

[Text]

industry and tabling for discussion in the Marine Safety Advisory Council. We discussed that particular body yesterday.

It is not the government's intention to deny access to information. Quite the opposite. For a number of years now successive governments have felt that the Marine Safety Advisory Council was the most appropriate body through which to process proposed amendments. The government still believes that to be the best course. It is a course that will continue in any event.

The second point with respect to the matter that is in front of us is that there is still sufficient authority, in cases of substantive regulations, for its pre-publication. Our concern, and my concern yesterday—and I think I repeated it once or twice and I will again this morning, Mr. Chairman—is that in our opinion it imposes an undue paper burden and is going to cost a fair amount of money. Having said that, we are quite prepared to accept that as a course of action if it is the wish of the committee. However, I would again caution members that in our judgment it serves no purpose. If it served a purpose of advising a wider body of people, then there might be a good argument for spending the money, but in our judgment, it will not, in practice.

• 1000

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Angus.

Mr. Angus: A question to Mr. Forrestall, if I may.

He has made reference to the cost of doing this and in some ways, to me, it is almost the same argument that is made about the cost of putting French on the soup cans . . . It is not exactly that way, because you publish *The Canada Gazette* anyway. You are talking about the odd time when there is a section in *The Canada Gazette* dealing with the Canada Shipping Act, which might be quarter page, a half page or an additional page. You are already going through the process. I cannot see how it can be very expensive. Maybe there are other things I am not aware of but which Mr. Forrestall could advise the committee on, as to why he is saying it is going to cost so much and the kinds of costs we are talking about.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we are talking about the kind of cost that grows. It is true to say that on the part of governments in recent years there is a tendency to do more consultation, more pre-publication of its intentions, to be more open. Certainly that is the direction in which this government not only wants to go but indeed is pursuing. If we take this stand at this point in time, and we are quite prepared to do it, it will . . . I cannot put dollar and cent parameters on it.

We have probably, how many regulations—104 or 105. If you multiply those by the number of printings and then multiply that by the number of line departments, major Crown agencies, it becomes quite a significant amount of money. The point of the amendment is reasonably well taken. But I am just cautioning members to be aware that it will impose an additional paper burden and that will cost money.

[Translation]

Conseil consultatif de la sécurité maritime. Nous avons parlé de cet organisme hier.

Le gouvernement n'a nullement l'intention de restreindre l'accès à l'information. Bien au contraire. Depuis plusieurs années déjà, les gouvernements successifs estiment que le Conseil consultatif de la sécurité maritime est l'organisme approprié pour discuter de ces amendements proposés. Le gouvernement actuel ne fait que poursuivre cette politique.

Par ailleurs, tous les pouvoirs nécessaires sont prévus dans les présentes dispositions pour permettre la publication préalable dans le cas d'amendement de fond au règlement. Ce qui nous inquiète, monsieur le président, nous l'avons déjà indiqué ce matin, c'est la possibilité que cet amendement impose une paperasserie inutile et cause des dépenses considérables. Nous sommes prêts cependant à l'accepter si le Comité nous y engage. Il reste qu'à notre avis, il n'est guère utile. S'il pouvait faire en sorte qu'un plus grand nombre de personnes soient avisées, très bien, nous comprendrions que les dépenses sont justifiées, mais nous ne croyons pas qu'il puisse avoir cet effet.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Angus.

M. Angus: J'aimerais poser une question à M. Forrestall, avec votre permission.

Il a parlé des coûts inhérents à l'adoption de cet amendement. À mon avis, c'est le même argument qu'on invoque contre l'étiquetage français des boîtes de conserve . . . Et encore l'analogie n'est pas tout à fait juste, puisque la «Gazette du Canada» est publiée de toute façon. Les rares fois qu'il pourrait y avoir quelque chose au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada dans la «Gazette du Canada», cela couvrirait un quart de page, une demi-page ou une page tout au plus. Je ne vois vraiment pas ce qui pourrait en découler sous forme de dépenses supplémentaires. Il y a peut-être quelque chose qui m'échappe; M. Forrestall pourrait peut-être m'éclairer; je ne vois pas pour l'instant quels sont ces coûts supplémentaires.

M. Forrestall: Ce sont des coûts qui font boule-de-neige. Il est vrai qu'au cours des dernières années les divers gouvernements ont eu tendance à faire plus de consultations, à indiquer à l'avance leurs intentions, à être plus ouverts. Le gouvernement n'a certainement pas l'intention de faire exception à cette règle. Il reste que si nous prenons cette décision maintenant, et si nous pouvons être persuadés de le faire, nous le ferons . . . Il m'est difficile de vous donner des chiffres précis sur les coûts.

Nous avons combien de règlements? Nous en avons bien 104 ou 105. Si vous multipliez cela par le nombre de publications, le nombre de ministères d'exécution et le nombre de sociétés importantes de la Couronne, vous obtenez une somme considérable. Je comprends très bien le sens de l'amendement. Je mets simplement les membres du Comité en garde contre la

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I was very interested in Mr. Forrestall's comments about the publication and that might help part of the problem. But with regard to the interpretation of the amendment or the draft bill as against the act, perhaps I could ask a couple of questions, just to clarify this in my mind.

I appreciate the explanation given earlier and perhaps the pre-publication, if we went that route, would at least give notice of changes. We should not try to be armchair lawyers but the reason is... When you amend acts, especially complicated acts, you might get some contradictions. As I read the act, section 383—and I want to try to say this simply—applies to convention ships. That is clear. Is that correct?

Mr. Popp: I think that is correct.

Mr. Nowlan: I think it is. I think that is clear. That is about the one thing, as far as I am concerned, at the moment, that is very, very clear.

Then section 384 applies to nonconvention ships, i.e., potentially pleasure craft. I put the "i.e." in. But section 384 applies to non-convention ships, and I think it would naturally follow that it would potentially apply to pleasure craft—this is 384. Then you come to the bill. I understand that section 466, which is in the act, exempts pleasure craft, as you read and as I have seen here—I have a photostat copy of the relevant section—from inspection and from compliance with regulations other than those regulations in those four items that you mention. But when you read clause 39, with the amendment in the bill, you get in subsection 384.(4):

For the purposes of this section and of section 383, the Governor in Council may, by regulations... provide that a survey or inspection of a ship by...

Again, some of these societies' associations.

• 1005

So as I read proposed subsection 384.(4) in clause 39, you are setting up a power for the Cabinet, by regulation, to have private surveys or inspections made of ships that are in 384; that is, non-convention ships. Then, if you come down to proposed subsection 384.(5) of clause 39, you get the Cabinet having power to define what classes of ships they in effect can impose inspection on, albeit through private agencies.

If that is the case, is this not potentially a conflict with the exemption in section 466 of the act? And if it is not, would you explain why it is not?

The Chairman: Mr. Popp, please.

Mr. Popp: I will try to explain. This is why, of course, I made the point yesterday that I think it is essential to read sections 381, 382, 383 and 384 together, because I think it is only when you read the four sections together that you get the total scheme.

[Traduction]

papeterie et les coûts supplémentaires que cela risquerait d'entraîner.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'ai été très intéressé par les explications de M. Forrestall au sujet de la publication des changements. Elle règle une partie du problème, en ce qui me concerne. J'aimerais quand même avoir d'autres précisions sur la façon dont l'amendement ou le projet de loi modifie la loi actuelle.

J'ai compris les explications qui ont été données jusqu'ici. La publication préalable, si elle était acceptée, permettrait de donner avis des changements. Sans vouloir en remonter à qui que ce soit... Lorsque des lois compliquées sont modifiées, il y a parfois des contradictions. De la façon dont je comprends la loi, et je simplifie le plus possible, l'article 383, par exemple, vise les navires soumis à l'application de la convention. Vous êtes bien d'accord?

M. Popp: C'est juste, je pense.

M. Nowlan: Très bien. Voilà donc un point qui est parfaitement clair.

L'article 384, quant à lui, vise les navires non soumis à l'application de la convention, c'est-à-dire, entre autres, les embarcations de plaisance. Le «c'est-à-dire» est de moi. Donc, l'article 384 vaut dans le cas des embarcations de plaisance. J'en viens maintenant au projet de loi. L'article 466 de la loi, dont voici une copie exempte les embarcations de plaisance de l'inspection et de l'application des règlements autres que les règlements portant sur les quatre points mentionnés. L'article 39, dans le projet de loi, donne ce qui suit pour ce qui est du paragraphe 384.(4):

Pour l'application du présent article et de l'article 383, le gouverneur en conseil peut, par règlement... ordonner qu'une visite ou inspection d'un navire par...

Certaines des fédérations de sociétés.

Ainsi donc, le paragraphe 384.(4) de l'article 39 prévoit que le Cabinet peut, par voie réglementaire, ordonner la visite ou l'inspection d'un navire relevant de l'article 384, c'est-à-dire non soumis à la Convention de sécurité. Quant à l'article 384.(5), il prévoit que le Cabinet a le pouvoir de déterminer les catégories de navires qui sont soumis à cette inspection même si c'est par des sociétés privées.

Si tel est le cas, est-ce que cela n'entre pas en conflit avec l'exemption prévue à l'article 466 de la loi? Et si tel n'est vraiment pas le cas, expliquez-nous donc.

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Je vais essayer de vous expliquer la situation. C'est la raison pour laquelle j'ai bien précisé hier qu'il est essentiel de lire les articles 381, 382, 383 et 384 ensemble pour avoir une idée globale de la situation.

[Text]

I would not want to argue with Mr. Nowlan on this, but it would be my interpretation of those sections that there is nothing in those sections, plus the sections that we are now proposing in the bill, that would allow the Governor in Council, by regulation, to override specific provisions of the act, namely, section 466 to section 468.

I think if we had wanted to do that, we would have had to amend sections 466 to 468. I think that is the only explanation I can give; that I do not think—and that would be my personal opinion—we have the power in subsections 384.(4) and 384.(5) to override the specific exemption for pleasure yachts and other vessels mentioned in those sections by these regulations. That was not the intention of those provisions and I do not think it is possible legally to do it.

The Chairman: One of the problems we are facing here is that we are getting legal opinion, as opposed to something in black and white, as opposed to fact. Now, I do not know whether I have made things worse or not.

Mr. Reid, you are next on the list.

Mr. Reid: Mr. Chairman, while Mr. Nowlan is looking up his records, I just wanted to bear down on practically the same point. I would like to put it to our witnesses, based on the primacy of proposed paragraph 384.(5)(a) that:

The Governor in Council may make regulations prescribing

(a) the classes of ships to which subsection (4) applies;

Reference has been made by Mr. Nowlan to proposed subsection (4).

I am concerned, first, with subsection 381.(3), which names section 466 as the exclusionary section, excluding by reference to section 466:

... pleasure yachts are exempt from annual inspection and from the regulations made under section 400 ...

And it specifically refers to section 400. Section 400 goes on to set regulations with respect to items not entirely, with all due respect and with my limited knowledge, with respect to regulations made under section 381 and subsequent sections thereof.

I wonder, Mr. Hornsby, or whoever might be answering the question for the Parliamentary Secretary, are the witnesses telling us today that subsection (5) of proposed section 384 is subordinate to section 466, the exclusionary section? To me, it does not really appear to be because section 466 refers to regulations only under section 400. And hereafter, if we allow these clauses to pass as proposed, will some subsequent Cabinet introduce a class or a category of vessel which would make it subject to further regulation?

• 1010

Mr. Popp: I think I could simply respond to that question by saying they are subordinate to specific provisions in the act. That was the whole purpose of my intervention. I do not think it acceptable under regulation-making provisions of an act,

[Translation]

Je ne voudrais pas entrer en polémique avec M. Nowlan sur ce point, mais personnellement j'estime que ces articles ainsi que ceux que nous proposons ne permettraient nullement au gouverneur en conseil de déroger, par règlement aux dispositions de la loi, c'est-à-dire aux articles 466 à 468.

Si tel avait été le cas, nous aurions dû modifier ces articles 466 à 468. Voilà, je crois, là la seule explication que je peux donner. Je ne crois pas, mais c'est là mon opinion personnelle, que nous avons le pouvoir aux termes des articles 384.(4) et 384.(5) de déroger, par l'établissement de règlements, à la disposition concernant les yachts de plaisance et les autres navires mentionnés dans ces articles. Telle n'était pas l'intention de ces dispositions et je ne crois pas que ce soit légalement possible de procéder de cette façon.

Le président: Un des problèmes que nous avons, c'est que nous obtenons des avis juridiques diamétralement opposés. Ceci étant dit, je ne sais si j'ai encore compliqué les choses davantage.

Monsieur Reid vous êtes le suivant sur la liste.

M. Reid: Monsieur le président, alors que M. Nowlan consulte ses dossiers, je voudrais revenir sur ce point. J'aimerais poser la question suivante à nos témoins: étant donné la primauté de l'alinéa 384.(5)(a) qui prévoit que:

Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer

a) les catégories de navires qui sont soumis à l'application du paragraphe (4);

M. Nowlan a fait référence au paragraphe (4) proposé.

Personnellement je me préoccupe tout particulièrement de l'article 381.(3) prévoyant que l'article 466 est l'article contenant l'exclusion:

... les yachts de plaisance sont exempts de l'inspection annuelle et des règlements prévus à l'article 400 ...

Il mentionne explicitement l'article 400 qui réglemente certains éléments ne relevant pas uniquement des règlements qui découlent de l'article 381 et des suivants, du moins pour autant que je puisse en juger.

M. Hornsby ou quiconque répond à la question au nom du secrétaire parlementaire nous dira-t-il donc que le paragraphe (5) de l'article 384 du projet de loi découle de l'article 466 prévoyant les exclusions? Cela ne me semble pas être le cas étant donné que l'article 466 se rapporte à des règlements prévus aux termes de l'article 400. Ensuite, si nous adoptons ces articles du projet de loi, un cabinet subséquent pourra-t-il introduire une classe de navire qui devrait être assujettie à d'autres règlements?

M. Popp: Je pourrais simplement répondre à votre question en disant que ces dispositions découlent de dispositions précises de loi. C'était là la raison d'être de mon intervention. Je ne crois pas que des règlements découlant d'une loi devraient

[Texte]

unless it is specifically stated in those regulation-making provisions to override specific provisions in the act. I think they are subordinate.

Mr. Reid: Could you elaborate, Mr. Popp, one step further, and relate proposed section 400 and the regulations made under proposed section 400 with the regulations made under proposed section 384?

Mr. Popp: I am not sure what the question is.

Mr. Reid: All right. May I read—and that is what I want you to answer, sir—section 466:

(1) Subject to subsection (2), pleasure yachts are exempt from annual inspection and from the regulations made under Section 400 other than those regulations respecting

(a) the construction of

—the ship, etc. Subsection (2) deals with “Every pleasure yacht in excess of five tons”. It brings pleasure yachts over five tons under that inspection category.

I ask you to include clearly the regulations made under proposed section 384 within proposed section 400.

Mr. Popp: Again, I will try to answer. I tend to agree that I am probably now embarking into the realm of legal opinion, which is probably not quite the proper thing to do. But I would argue that section 466 exempts pleasure yachts from inspection. There is no inspection. But it does say that these ships, these pleasure yachts, do have to comply with certain regulations; and those regulations could be made under proposed section 400. So there is no inspection, but there is limited compliance with regulations.

I am still having a bit of difficulty with Mr. Reid's question on how to tie in subsections (4) and (5) contained at page 21 of the bill. I do not know if I have satisfied him on that.

Mr. Reid: Yes, I think you have. That is quite an admission for me to make. But for the sake of clarity, maybe you might consider the inclusion of proposed section 384 in the proposed exempting section 400. This would leave the proposed section on regulation with respect to pleasure craft over five tons and other regulations that you would want to apply to pleasure craft.

Mr. Popp: I wonder if I could put a question? Are you suggesting that we should put something in proposed section 466 that cross-references to proposed section 384?

Mr. Dantzer: The way it goes, proposed sections 400 and 384 are exempt.

Mr. Popp: As I say, my personal view is that this is not necessary. It is a redundancy, because there is nothing in those proposed sections that suggests that they override proposed section 466.

Mr. Forrestall: You do not want them exempted from the type of regulation that provides for the number of lifebelts you

[Traduction]

pouvoir aller à l'encontre de certaines dispositions de celle-ci, à moins que cela ne soit bien précisé dans les dispositions.

M. Reid: Pourriez-vous aller un peu plus loin, monsieur Popp, et mettre en parallèle l'article 400 du projet de loi, les règlements aux termes de cet article et ceux qui entreraient en vigueur aux termes de l'article 384?

M. Popp: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. Reid: Très bien. Je vais vous lire l'article 466 du projet de loi et j'aimerais que vous me fassiez vos commentaires à ce sujet:

(1) Sous réserve du paragraphe (2), les yachts de plaisance sont exemptés de l'inspection annuelle et soustraits aux règlements établis sous le régime de l'article 400, à l'exception de ceux qui concernent

a) la construction de

Le paragraphe 2 concerne les yachts de plaisance de plus de 5 tonnes et fait rentrer ces derniers dans la catégorie des navires qui devront se soumettre à l'inspection.

J'aimerais que vous teniez compte des dispositions de l'article 384 dans le contexte de cet article 400.

M. Popp: J'essaierai. Je suis peut-être sans doute en train de m'engager sur le terrain des avis juridiques, ce que je ne devrais peut-être pas faire. Cependant, je prétends que l'article 466 exclut les yachts de plaisance de l'inspection. Cependant l'article prévoit que ces yachts de plaisance doivent se conformer à certains règlements qui pourraient être prévus aux termes de l'article 400. Par conséquent, il n'y a pas d'inspection dans le cas de ces yachts de plaisance, qui devront cependant se conformer dans une certaine mesure aux règlements.

Je ne suis pas sûr d'avoir tout à fait bien compris la question de M. Reid concernant les paragraphes 4 et 5, page 21 du projet de loi. Je ne sais si j'ai répondu de façon satisfaisante à sa question.

M. Reid: Si. Et je dois vous dire que je ne l'admets pas facilement. Pour rendre les choses plus claires, peut-être pourriez-vous étudier la possibilité d'inclure l'article 384 à l'article 400 du projet de loi, article qui prévoit les exemptions. Ainsi, cela permettrait de conserver l'article concernant les règlements visant les yachts de plaisance de plus de cinq tonnes et autres règlements dont vous voudriez voir les dispositions s'appliquer à ces navires.

M. Popp: Pourrais-je poser une question? Proposez-vous d'inclure quelque chose à l'article 466 qui renverrait à l'article 384?

M. Dantzer: À l'heure actuelle, les articles 400 et 384 sont exemptés.

M. Popp: Comme je l'ai déjà dit, j'estime que ce n'est pas nécessaire, que c'est redondant, car rien dans ces articles du projet de loi ne prévoit que leurs dispositions peuvent aller à l'encontre de l'article 466.

M. Forrestall: Vous ne voudriez pas que ces navires puissent se soustraire aux règlements prévoyant que l'on devra avoir tel

[Text]

shall have on board, whether or not you have a compass under certain circumstances, radios . . .

Mr. Nowlan: That is in section 466 now, Mr. Forrestall. That still would be there.

Mr. Forrestall: But I thought what Mr. Reid was suggesting was to tie the exemption, tie proposed section 466, to the other general exemption. I do not think we want those provisions exempted. As a matter of fact, I am quite certain we do not.

• 1015

The Chairman: I would like to inform the committee that I have Mr. Johnson, Mr. Taylor, Mr. Angus, Mr. Dantzer and Mr. Tobin. We seem to be at the same place we were yesterday at this time.

Mr. Angus: We have much more knowledge today, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, we are much more knowledgeable today of course.

This proposed amendment seems to relate to the publication of information, yet we seem to be getting very deeply involved in regulation-making. I am just wondering whether we have departed, and I just put that to you, not for any response. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. We are repeatedly told that section 466 of the act excludes pleasure vessels. The only thing I can interpret from section 466 of the act would be under clause 10, which is the licensing of personnel, the certification.

If you look at the construction of equipment and the class and quantity of various types of equipment to be carried, precautions against fire, the construction of hulls and the markings to show recommended safe limits for engine power and gross load capacity, then I do not know what else we have left because that pertains to everything in the inspection of the vessel other than . . .

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: If you want me to respond to that, just as a matter of clarification I think subsection 466.(1) opens by saying that pleasure yachts are exempt from annual inspection but they do have to comply with some regulations, which are then set out. So I am having difficulty in seeing the connection between this section and, I think, clause 10.

Mr. Johnson: As I see it, regarding all the inspection for the safety equipment on board the ship, if you are talking about the construction of the equipment, then are not the fire-fighting equipment, the construction of the hull and so on all subject to inspection?

Mr. Popp: No.

The Chairman: Mr. Hornsby.

Mr. Jim Hornsby (Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard): Captain Johnson, perhaps to clarify this, Mr. Popp is trying to convey to you that the significant difference

[Translation]

ou tel nombre de gilets de sauvetage à bord, un compas, des radios, etc.

M. Nowlan: Tout cela est prévu à l'article 466 à l'heure actuelle, monsieur Forrestall, et rien n'y sera changé.

M. Forrestall: Je pensais que la suggestion de M. Reid visait à relier cette exemption contenue à l'article 466 à l'exemption de nature générale. Personnellement, je ne crois pas que nous voulions que ces dispositions soient exemptées, bien au contraire.

Le président: J'aimerais informer le Comité que MM. Johnson, Taylor, Angus, Dantzer et Tobin veulent prendre la parole. Nous en sommes au même point qu'hier à la même heure.

M. Angus: Mais nous avons augmenté nos connaissances considérablement.

Le président: Certainement.

L'amendement proposé semble se rapporter à la publication de renseignements et pourtant nous semblons nous occuper beaucoup de la question des règlements. Je me demande si nous avons perdu le fil.

M. Johnson: Merci, monsieur le président. On nous a dit à de nombreuses reprises que l'article 466 excluait les navires de plaisance. La seule chose qui se prête à une interprétation de l'article 466 de la loi serait aux termes de l'article 10 portant sur l'accréditation du personnel.

Si l'on s'occupe de la construction de l'équipement, de la classe, des précautions à prendre contre l'incendie, de la construction des coques, du marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs et la capacité de la charge brute, je ne sais pas ce qu'il reste encore, car il me semble qu'il s'agit là d'une inspection complète . . .

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Il faudrait peut-être préciser que l'article 466.(1) prévoit au départ que les yachts de plaisance sont exemptés de l'inspection annuelle, mais qu'ils doivent se conformer à certains règlements qui sont précisés. C'est la raison pour laquelle j'ai du mal à comprendre le lien entre cet article et l'article 10 du projet de loi, si je ne me trompe.

M. Johnson: Si je ne me trompe, quand on parle d'inspection de tout l'équipement de sécurité à bord, de la construction de l'équipement, est-ce que l'équipement de lutte contre les incendies, la construction de la coque, etc., est-ce que tout cela n'est pas soumis à l'inspection?

M. Popp: Non.

Le président: Monsieur Hornsby.

M. Jim Hornsby (directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne): Capitaine Johnson, pour clarifier ceci, M. Popp essaie sans doute de vous indiquer—et il s'agit là

[Texte]

is that while they must comply with these parts of the regulations governing the carriage of safety equipment, for example, they are not required to be inspected to verify or check that it is. By law they are required to comply, but nobody visits or requires them to be inspected or goes on board except in very, very unusual circumstances, and let us not get into that because it virtually never happens. There is no inspection.

Mr. Johnson: I quite clearly understand that. The only thing I am getting back to is proposed subsection 384.(5), which says:

(5) The Governor in Council may make regulations prescribing

(a) the classes of ships to which subsection (4) applies;

If the Governor in Council says all pleasure boats, then this inspection applies to them.

Mr. Hornsby: Not if it is exempted under section 466.

Mr. G.R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, maybe we might clarify this by saying that they have to be classes of ships that are now inspected; for instance, chemical tankers, dry-cargo vessels—those sorts of classes of ships. That would only apply to classes of ships which are now inspected. It would not apply to any other group of ships that are not now inspected, such as the ones Mr. Hornsby has just described.

The Chairman: Again, that is sort of a legal interpretation or a legal opinion. I am not nearly as confused as those who spent three years at law school. I only spent three months.

Mr. Taylor.

• 1020

Mr. Taylor: Well, I am not confused at all. I did not spend any time in law school. I spent a couple of years learning how to teach school.

It seems to me the arguments yesterday were involved under paragraph 384.(5)(a), that the Governor in Council would include pleasure yachts and every other kind of ship, and that those people would not know about it. So we wanted them to know about it. Now we find out that the Governor in Council is limited. It cannot include these other ships, under the proposed law. And so proposed section 466... they are prohibited. Whether they want to or not, they cannot do it.

So it is a simple matter that paragraph 384.(5)(a) does not apply to all these other types of ships. So everybody knows what is going on and we do not have to worry about these people who own ships to which it does not apply. It seems very simple to me.

[Traduction]

d'une différence importante—que bien que ces navires doivent se conformer aux règlements concernant l'équipement de sécurité par exemple, ils ne sont pas obligés de demander l'inspection pour vérifier que cet équipement est bien à bord. La loi les oblige à être équipés de la sorte, mais personne ne vient faire l'inspection et personne n'exige qu'une inspection soit faite sauf dans des circonstances extrêmement inhabituelles qui ne se produisent pratiquement jamais. En fait, il n'y a pas d'inspection.

M. Johnson: Je comprends très bien. La seule chose sur laquelle je revienne c'est l'article 384.(5) qui prévoit ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer

a) les catégories de navires qui sont soumis à l'application du paragraphe (4)

Si le gouverneur en conseil dit que tous les bateaux doivent être soumis à cette inspection, il est certain que cette inspection s'appliquera à eux également.

M. Hornsby: Pas s'ils en sont exemptés aux termes de l'article 466.

M. G.R. Stewart (sous-commissaire, Garde côtière canadienne): Monsieur le président, nous pourrions peut-être clarifier les choses en précisant qu'il doit s'agir de catégories de navires qui font à l'heure actuelle l'objet d'inspections; ainsi, des bateaux-citernes renfermant des produits chimiques, des cargos transportant une cargaison sèche, etc. Par conséquent, ces dispositions s'appliqueraient seulement à des catégories de navires qui font l'objet d'une inspection à l'heure actuelle et non à d'autres, comme ceux auxquels M. Hornsby vient de faire allusion.

Le président: Il s'agit une fois de plus d'une interprétation juridique ou d'un avis juridique. Je n'ai pas les idées aussi confuses que ceux qui ont passé trois ans dans une faculté de droit. Moi, je n'y ai passé que trois mois.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Il n'y a pas de confusion dans mon esprit du tout. Je n'ai jamais fait de droit, j'ai fait quelques années d'études pédagogiques.

Il me semble que les arguments hier, à propos de l'alinéa 384.(5)a) étaient que le gouverneur en conseil pourrait inclure les bateaux de plaisance et toute autre embarcation sans que les intéressés ne le sachent. On réclamait donc une modification. Nous constatons aujourd'hui que le gouverneur en conseil ne peut pas le faire, il ne peut inclure ces navires. Donc, le projet d'article 466... il ne peut pas le faire. Qu'il veuille le faire ou non, il ne le peut pas.

Il est donc bien évident que l'alinéa 384.(5)a) ne s'applique pas à toutes ces autres catégories de navires. C'est évident, il n'y a pas à s'inquiéter concernant les propriétaires de ces autres catégories de navires qui ne sont pas couverts. Cela me paraît très simple.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I think we are starting to see some light at the end of the tunnel—I hope.

Mr. Angus: Just let me bring it back to the purpose of the amendment. The amendment is to provide for some advance notification through the *Canada Gazette*. It does not deal with the technical aspects of the regulations themselves. But if there is going to be a change, there should be advance notification that all and sundry have an opportunity to say to the Minister there is a problem with it. That is all this amendment is proposing.

And contrary to what Mr. Taylor says, there are regulations relating to the pleasure yachts . . .

Mr. Taylor: Not inspection.

Mr. Angus: Not inspection, no; but in terms of how they should be constructed, what equipment they should carry . . .

Mr. Taylor: You are changing your tune from yesterday now.

Mr. Angus: No; perhaps it was somebody else's tune, but it was not mine. But in terms of the information provided to us this morning by the officials, it is quite clear that if clause 39 passed as was submitted by the government, then there would be no opportunity for an individual boater, be he a small-boater or a large-vessel operator, in any way to appeal. And that is what we are trying to provide.

Mr. Dantzer: I just want to go back to Mr. Reid's point. Perhaps I should not, but I will.

Proposed section 466 says the inspection . . . any pleasure yachts are exempted under proposed section 400. It does not say under proposed section 483 or 484 or any other proposed section. It specifically refers to proposed section 400. If I was going to argue that, I would say fine, that is what it refers to. It is not a general exemption. It is an exemption only under proposed section 400.

I am wondering why you would object to putting the words "annual inspection" in the regulations under proposed sections 400 and 384. If what you are saying is true, you have no objection to that, because it changes nothing. It confirms what you have said.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just on a very brief point of order, I am getting a little concerned that we are reaching beyond the scope of the bill in front of us.

I do not think you can tie the two together. We have not attempted to change that. It is something that is in the act. I do not really see the bridge, and quite frankly I do not see the conflict. At some point, somewhere, there has to be provision for the number of life-jackets you must have on board, etc. I am just wondering if we are not extending ourselves, reaching beyond the bill, trying to do by one means that which we do not seem to be able to do by another.

The Chairman: Mr. Forrestall, that was the concern of the Chair a few minutes ago: that the debate is going beyond the amendment. The amendment has to do with publication.

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. Je pense que nous commençons à voir un peu de lumière au bout du tunnel. J'espère.

M. Angus: Revenons à l'objet de l'amendement. L'amendement vise à prévoir une notification préalable par l'intermédiaire de la Gazette du Canada. Il ne concerne pas du tout les aspects techniques des règlements, disons simplement que s'il doit y avoir un changement, celui-ci doit être notifié préalablement afin que tous les intéressés puissent faire connaître leurs objections éventuelles au ministre. Il n'y a rien d'autre.

Contrairement à ce que dit M. Taylor, voilà des règles qui s'appliquent aux yachts de plaisance . . .

M. Taylor: Mais pas l'inspection.

M. Angus: Pas l'inspection, non. Mais sur le plan de leur construction, de l'équipement qu'ils doivent posséder . . .

M. Taylor: Vous avez changé de refrain depuis hier.

M. Angus: Non. C'était peut-être le refrain de quelqu'un d'autre, mais pas le mien. Avec les renseignements que nous ont donnés ce matin les fonctionnaires, il est devenu évident que si l'article 39 était adopté tel quel, les plaisanciers ne disposeraient d'aucun recours et c'est justement ce que nous essayons de leur donner.

M. Dantzer: J'aimerais revenir à ce que disait M. Reid. Je ferais peut-être mieux de m'abstenir, mais je vais le faire quand même.

Le projet d'article 466 dit que les yachts de plaisance sont exemptés du projet d'article 400. Ils ne sont pas exemptés de l'application de l'article 483 ou 484, ni de tout autre article proposé. Il est question uniquement de l'article 400. Il ne s'agit donc pas d'une exemption générale, mais uniquement d'une exemption de l'application de l'article 400.

Auriez-vous une objection à insérer les termes «inspection annuelle» dans les règlements proposés aux articles 400 et 384? Si ce que vous dites est vrai, vous ne pouvez le refuser, car cela ne changerait rien, mais confirmerait simplement ce que vous dites.

M. Forrestall: Un rappel au Règlement, monsieur le président. J'ai l'impression que nous nous éloignons un peu du projet de loi dont nous sommes saisis.

Je ne pense pas que l'on puisse lier les deux. Nous n'avons pas cherché à changer cela, c'est quelque chose qui figure dans la loi. Je ne vois pas le lien et je ne vois pas la contradiction. Il faut bien stipuler quelque part le nombre de gilets de sauvetage qui doivent être à bord, etc. Je me demande si nous ne sortons pas du cadre du projet de loi, cherchant à faire par un moyen ce que nous ne semblons pas pouvoir faire par un autre.

Le président: C'est précisément ce que je disais il y a quelques instants, monsieur Forrestall, à savoir que le débat

[Texte]

Mr. Nowlan: On a point of order . . . Listen, let us get on with it. I think we have had the full discussion. But with respect . . . and Mr. Forrestall understood and, Mr. Chairman, you did . . . The reason there is the relevancy of the amendment is in effect what the heck does the section mean that is being amended? The amendment directs the publication, and if it is publication of an amendment that does not really involve many people or many boats, then okay, perhaps there would not have been the long debate. But it was quite relevant, and your chairmanship was most elegant in in effect allowing the debate to continue on the amendment and getting into the sections that were going to be affected.

There is a division of opinion as to the interpretation of those sections. But as far as I am concerned . . . and I repeat what Mr. Danzer said, I think, and Mr. Reid and Mr. Johnson. I agree that you have the exemption of proposed section 466 to start with. It refers to section 400 of the act, which is the Order in Council things that the Governor in Council may do, and then in the amendment in the bill under clause 39 you come right back to talk about what the Order in Council can do and set out powers there for inspection by private agency. Yes, you do, but anyway . . . Then you have the proposed subsection (5).

• 1025

I say that you have a conflict and a contradiction in the draftsmanship, but as far as I am concerned if we have the publication of these regulations then everyone will know, even though it will be a paperburden. As far as I am concerned, we have a problem here. It is legal interpretation. I could be wrong, and most likely am wrong, but I see it as a pseudo-lawyer who used not to practise admiralty law but practised for 20 some years. But as a layman today I still think the conflict is there.

I am not going to say anything more about the section. Let us get on with the amendment—and I, with respect, do not agree with Mr. Dantzer's suggestion of trying even to start a debate on the type of amendment. Either we accept it, vote on it or dispose of it—one way or the other.

I personally believe that if we have an amendment—and I am accepting the word and I have not been contradicted—if it is the same wording that applies to foreigners in effect, then I do not see why it should not be good for domestic people, even with an extra paperburden.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: That is my last word until we vote or do something.

The Chairman: I have one name left. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I will be very brief. I apologize for coming in during the middle of this discussion, but I was unavoidably detained.

I would just summarize my comments and I hope we could come to a vote.

[Traduction]

s'éloigne de l'amendement. L'amendement intéresse la publication.

M. Nowlan: Un rappel au Règlement . . . Ecoutez, soyons sérieux. Je pense que ce débat a assez duré. Mais sauf votre respect . . . et M. Forrestall a bien compris et vous aussi, monsieur le président . . . tout le problème de cet amendement est de savoir ce que signifie l'article que l'on veut amender. La modification proposée prévoit la publication des changements et s'il s'agit vraiment d'un changement qui concerne peu de gens ou peu de navires, alors, très bien, il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Mais le débat a été très pertinent et vous avez très judicieusement choisi, monsieur le président, de le laisser se poursuivre et aborder les articles qui seront affectés.

Il y a divergence d'opinions quant à l'interprétation de ces dispositions. Pour ma part . . . et je répète ce qu'a dit M. Dantzer, et également M. Reid et M. Johnson. Il existe de toute façon l'exemption introduite par le projet d'article 466. Il renvoie à l'article 400 de la loi, lequel précise ce que peut faire le gouverneur en conseil et ensuite à l'article 39 du projet de loi, on définit encore plus avant ce que peut faire le gouverneur en conseil, ainsi que les pouvoirs d'inspection d'une société privée. Oui, vous le faites, mais néanmoins . . . Ensuite il y a le projet de paragraphe (5).

Je dis qu'il y a une contradiction dans ce libellé mais, pour ma part, j'estime que la publication de ces règlements tiendrait tout un chacun informé, même si cela doit représenter un fardeau administratif. Il y a néanmoins un problème d'interprétation ici. Je me trompe peut-être, même très probablement, mais en temps que pseudo-juriste qui a pratiqué le droit pendant 20 ans, j'y vois une contradiction, même si ce n'est pas le droit maritime que j'ai pratiqué.

Je n'en dirai pas plus. Passons au vote sur l'amendement—et je ne suis pas d'accord avec la suggestion de M. Dantzer qui voudrait ouvrir un débat sur la nature de l'amendement. Soit il est déclaré recevable et on passe au vote, soit il est déclaré irrecevable. C'est l'un ou l'autre.

J'estime personnellement que si l'amendement est recevable—personne n'a dit le contraire, et si c'est le même libellé qui s'applique aux étrangers, alors je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas s'appliquer également aux Canadiens, même si cela représente un fardeau administratif supplémentaire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je ne dirai rien de plus jusqu'à ce que nous passions au vote ou que l'amendement soit déclaré irrecevable.

Le président: Il me reste un nom. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je serai très bref, monsieur le président. Je vous prie d'excuser mon retard, mais j'ai été malheureusement retenu.

Je voudrais seulement résumer mon point de vue et j'espère que nous pourrions ensuite passer au vote.

[Text]

Mr. Nowlan: We are ready to do it now. You are going to get your way.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, in the interest of getting, as Mr. Nowlan says, our way—all of our way—let us have a vote.

Amendment agreed to

Clause 39 as amended agreed to

Mr. Angus: Mr. Chairman, a point of order. Just before we move on, the amendment on the next clause, which is an amendment put forth by the government, is consistent with a number of like amendments that start at clause 10, and I wonder whether we would agree just to skip what is referred to as PC-6 on page 24 and move onward and then, when we get back to clause 10, whatever happens in clause 10 shall apply throughout, or at least we will have the same kind of vote rather than belabouring the issue.

PC-6 deals with the question of who is in charge of regulating the mobile offshore drilling units, and that is one of the main parts in clause 10. Rather than starting our battle here, let us start at the beginning and . . .

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: That is quite acceptable. It probably makes some sense.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I wonder if we might expedite matters by informing you now, Mr. Chairman, that later in the bill the amendment which has just been passed by the committee appears in, I think, two other places where it would have exactly the same effect as the amendment we just passed, the exact same words, again the same argument, same rationalization. I wonder—and perhaps we could ask for some guidance from the Parliamentary Secretary as well—if it might serve the committee well, knowing that we have the exact amendment in two other places for exactly the same reasons, to deal with those now, given that we have had this debate, and be done with them. In essence, it would be consistent to carry on with the additional two amendments, which provide exactly the same kind of publication. I do not know how members would feel.

Mr. Nowlan: Let us get on with it.

• 1030

The Chairman: If I might just say a word or two. This may create more confusion if we jump around at this point. We were at Mr. Forrestall's acquiescence to Mr. Angus's request that we delay discussion of PC-6 and I gather 88, which is a subamendment, until we discuss clause 10. Is that correct? So we will continue to stand clause 44.

Mr. Angus: Mr. Chairman, actually the same thing applies to clause 45 as well.

The Chairman: Is that agreeable to you, Mr. Forrestall? We stand clause 45, as well.

[Translation]

M. Nowlan: Nous sommes prêts à voter maintenant. Vous aurez satisfaction.

M. Tobin: Monsieur le président, s'il s'agit de nous donner satisfaction, toute satisfaction, passons au vote.

L'amendement est adopté

L'article 39 modifié est adopté

M. Angus: Rappel au Règlement, monsieur le président. Avant de continuer, l'amendement au projet d'article suivant, qui est proposé par le gouvernement, fait suite à un certain nombre d'amendements similaires qui commencent à l'article 10 et je me demande si nous ne pourrions pas réserver tout simplement celui qui porte le numéro PC-6, à la page 24, jusqu'au moment où nous arriverons à l'article 10. Ensuite, la décision qui sera prise concernant l'article 10 s'appliquera à tout le reste et cela nous évitera de multiplier les votes.

L'amendement PC-6 traite de la question de savoir qui est responsable de la réglementation des plates-formes de forage mobiles, qui est également le principal sujet de l'article 10. Plutôt que de recommencer toute la bataille, commençons au début et . . .

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Cela me convient. C'est probablement très sensé.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Pour accélérer les choses il serait peut-être bon de vous informer, monsieur le président, que le même amendement que nous venons d'adopter revient en deux autres endroits où il aura exactement le même effet que celui que nous venons d'adopter, avec un libellé identique et partant du même raisonnement. Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux—et j'aimerais connaître là-dessus l'avis du secrétaire parlementaire—voter sur ces deux amendements maintenant, sachant qu'ils sont identiques, afin de nous en débarrasser. Il s'agirait donc d'insérer ces deux amendements qui sont identiques à celui que nous venons d'adopter et qui prévoit exactement le même genre de publication. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

M. Nowlan: Finissons-en.

Le président: J'aurais un ou deux mots à dire là-dessus. Procédons dans l'ordre. Nous en étions à l'assentiment donné par M. Forrestall à la demande de M. Angus de retarder le débat sur l'amendement PC-6, et aussi l'amendement 88, qui est un sous-amendement, jusqu'au moment où nous traiterons de l'article 10. Est-ce bien exact? Nous continuons donc à réserver l'article 44.

M. Angus: La même chose s'applique à l'article 45, monsieur le président.

Le président: Cela vous convient-il, monsieur Forrestall? Nous réservons également le projet d'article 45.

[Texte]

Mr. Forrestall: Yes.

The Chairman: Okay. We now go then to clause 50, page 29 of the bill. The Chair has a problem with clause 50.

Mr. Angus: We cannot have a problem.

The Chairman: Okay. Mr. Angus, please move your amendment.

On clause 50

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. If I could again ask my colleagues to refer to the written submission because there will be some minor changes as I move it.

I move that clause 50 of Bill C-75 be amended by deleting lines 35 to 43 on page 29, and lines 1 to 16 on page 30 and substituting the following:

(3) Subject to Subsection (4), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under Subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof; and no such changes may be made by the Governor in Council:

- a. before the expiration of 90 days from the date publication thereof; or
- b. where a notice of objection is filed pursuant to Subsection (3) before the Board of Inquiry appointed by the Minister pursuant to Subsection (11) has disposed of the objection and made a recommendation to the Minister.

(4) Any interested person who has reason to believe that any change in a regulation is prejudicial to the public interest as that described in Section 3 of the National Transportation Act may file a notice of objection setting out the grounds therefore with the Minister within 30 days following publication of the proposed change in the *Canada Gazette*; and

(5) Upon the filing of a notice of objection with the Minister, the Minister shall appoint a Board of Inquiry to make such investigation of the proposed changes set out in the notice of objection including the holding of public hearings as in its opinion is necessary or desirable in the public interest.

I so move.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Angus: Sorry, Mr. Chairman. There was one on the other page. So it will be subsection (6):

The Board of Inquiry shall after making the investigation including the holding of public hearings, if any, referred to in Subsection (11), make a recommendation thereon to the Minister and the Minister shall be governed accordingly.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. The Chair finds it has to rule the amendment out of order because it goes beyond the scope of the bill according to *Beauchesne*, subparagraph 773.(1). The amendment goes beyond what the bill envisages. The bill allows only certain affected persons to make representations to the Minister.

[Traduction]

M. Forrestall: Oui.

Le président: Nous passons donc au projet d'article 50, page 29 du projet de loi. J'ai un problème ici.

M. Angus: Il ne peut pas y avoir de problème.

Le président: D'accord. Monsieur Angus, proposez votre amendement.

Article 50

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Je conseille à mes collègues de suivre le texte car il va y avoir quelques changements mineurs.

Je propose que l'article 50 du projet de loi C-75 soit modifié par la suppression des lignes 35 à 43, page 29, et les lignes 1 à 15, page 30, et la substitution de ce qui suit:

(3) Sous réserve du paragraphe (4), les projets de règlement d'application en vertu du paragraphe (1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur; et le gouverneur en conseil ne peut établir ces tarifs ou droits

- a. avant l'expiration de 90 jours depuis la date de leur publication; ou
- b. lorsqu'un avis d'opposition est déposé conformément au paragraphe (10), avant que la commission d'enquête nommée par le Ministre conformément au paragraphe (11) ne se soit prononcée sur l'opposition et n'ait fait une recommandation au Ministre.

(4) Tout intéressé qui a lieu de croire qu'un droit faisant partie d'un projet de tarif de droits porte préjudice à l'intérêt public, au sens que cette expression a dans l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, peut présenter au Ministre, dans les 30 jours de la publication du projet de tarif dans la *Gazette du Canada* un avis d'opposition donnant les motifs de l'opposition;

(5) Lorsqu'un avis d'opposition lui a été présenté, le Ministre nomme une commission d'enquête chargée de faire sur les projets de droits visés par l'avis d'opposition toute enquête, avec auditions publiques au besoin, qu'elle juge nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public.

C'était mon amendement.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus.

M. Angus: Veuillez m'excuser, monsieur le président. J'ai oublié un paragraphe qui se trouve sur l'autre page. Il y a donc un paragraphe (6):

(6) La commission d'enquête, après avoir fait enquête, et tenu des auditions publiques au besoin, comme l'indique le paragraphe 11, fait une recommandation au sujet des projets de droits visés au Ministre qui décide en se fondant sur elle.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Je dois prononcer cet amendement irrecevable car il va au-delà de la portée du projet de loi, selon l'alinéa 773(1) du *Beauchesne*. L'amendement va au-delà de ce que contemple le projet de loi. Celui-ci ne permet qu'à certaines personnes intéressées d'intervenir auprès du ministre.

[Text]

The amendment also calls for a Board of Inquiry to investigate complaints, which is much further than that proposed in the bill. On those two points, which are major to your amendment, the Chair has to rule it out of order.

Shall clause 50 carry?

Clause 50 agreed to

On clause 51

The Chairman: We now go to clause 51. On page 34, amendment L-6 to clause 51 in the name of Mr. Tobin. Mr. Tobin, please.

• 1035

Mr. Tobin: Mr. Chairman, maybe I could move the clause. That clause 51 be amended by deleting lines 20 and 21 on page 30 and substituting the following therefor:

(h) that an efficient fire patrol system shall be maintained on board at all times.

In moving the motion, Mr. Chairman, I make some brief remarks. The current (h) reads:

(h) that an efficient fire patrol system shall be maintained.

Perhaps I could ask the officials for clarification. The only reason we changed the words on this particular clause was to indicate that a fire patrol system should be maintained on the vessel at all times, whether it be at sea or in dock. I am seeking some assurance that the purpose of my amendment is either met in the existing wording, or, if necessary, we would move the amendment.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, this is a useful suggestion and perhaps demonstrates that clear and concise thinking can in fact take place. We had one suggestion that I think we might make. You have to butter him up somewhere along the line!

One suggestion that we might make is rather broad and very inclusive, and could impact quite significantly under certain circumstances. We would suggest, if Mr. Tobin would consider it, that we change it slightly, amend your amendment, if you will—we would rather you did it—to restrict it to ships with passengers on board.

Mr. Tobin: Yes. I am certainly willing to . . . First of all, let me express my appreciation for the position taken by the Parliamentary Secretary. Again, it is not a major item but one we thought would make the legislation more clear.

Could the Parliamentary Secretary tell us what in fact the definition of passenger would be, or perhaps one of the officials? We are quite willing to accommodate the Parliamentary Secretary, providing the intent is clear. And what some of

[Translation]

L'amendement instaurerait la mise sur pied d'une commission d'enquête pour examiner les plaintes, ce qui va beaucoup plus loin que le projet de loi. Pour cette raison, je dois déclarer votre amendement irrecevable.

L'article 50 est-il adopté?

L'article 50 est adopté

Article 51

Le président: Nous passons maintenant à l'article 51. Nous avons l'amendement L-6 à l'article 51, au nom de M. Tobin, page 34. Monsieur Tobin, vous avez la parole.

M. Tobin: Monsieur le président, si vous permettez, je voudrais proposer l'amendement. Je propose que l'article 51 soit modifié par substitution, aux lignes 18 et 19, page 30, de ce qui suit:

h) que soit assuré à bord, en tout temps, un service efficace de rondes d'incendie.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aurais quelques brèves remarques à faire au sujet de cet amendement. Voici le libellé actuel du paragraphe h):

h) que soit assuré un service efficace de rondes d'incendie.

Pourrais-je demander un éclaircissement aux fonctionnaires? Si nous avons voulu changer le libellé de cet article, c'est que nous estimons qu'un service de rondes d'incendie doit être assuré à bord du navire en tout temps, que le navire soit en mer ou à quai. Je voudrais donc savoir si le libellé actuel du paragraphe h) va permettre de remplir cette condition; si ce n'est pas le cas, nous avons l'intention de proposer l'amendement que vous connaissez déjà.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'avoue que la suggestion de l'honorable député est utile, ce qui prouve peut-être qu'il est possible de s'entendre lorsqu'on procède de façon logique. Cependant, nous aurions une proposition à lui faire—it faut quand même l'amadouer un petit peu avant de passer à l'attaque!

La voici: il s'agit d'un changement d'ordre général mais qui pourrait avoir un effet important dans certaines circonstances. Nous demandons donc à M. Tobin d'examiner la possibilité de changer quelque peu son amendement—nous préférons que ce soit lui qui propose ce changement—pour que cet article ne s'applique qu'aux bateaux ayant des passagers à bord.

M. Tobin: Je vois. Évidemment, je suis prêt . . . Mais d'abord, permettez-moi de remercier le secrétaire parlementaire de l'attitude qu'il a adoptée vis-à-vis de ce changement. Encore une fois, c'est un changement mineur, mais nous estimions qu'il permettrait de clarifier le projet de loi.

Est-ce que le secrétaire parlementaire, ou un des fonctionnaires, pourrait nous donner la définition de *passager* aux termes de la loi? Nous sommes prêts à accepter la suggestion du secrétaire parlementaire, à condition que le sens du libellé définitif soit clair. J'aimerais également connaître les problè-

[Texte]

the problems might be if this current language is left in place. Perhaps just one example can be given.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just give me a moment and I will see what the definition of passenger is within the Shipping Act itself, so we are precise.

Mr. Tobin: I am quite willing to do whatever is necessary to make it acceptable to everyone.

The Chairman: Could we have something in writing to clarify it?

Mr. Forrestall: It is a rather lengthy definition, but the short explanation is, Mr. Chairman:

“passenger” means any person carried on ship, but does not include

(a) a person carried on the Safety Convention ship who is

(i) the master or a member of the crew or a person employed or engaged in any capacity on board the ship . . .

It excludes people working . . .

Mr. Tobin: It would exclude a freighter, for example.

Mr. Forrestall: Not if there were passengers on board.

Mr. Tobin: A strict cargo freighter.

Mr. Forrestall: Yes, it would.

Mr. Tobin: Plying the St. Lawrence, for example.

Mr. Forrestall: Yes, it would.

Mr. Tobin: Would it exclude a supply vessel taking people off a rig in the offshore?

Mr. Forrestall: No.

Mr. Tobin: My understanding is that it would because they are company . . .

Mr. Forrestall: They are passengers on board.

Mr. Tobin: No, but they would be company employees. Employees on the rig who are simply being transported.

Mr. Angus: By a ship owned by the same company.

Mr. Forrestall: I will have to . . . because now we are getting into a definition that is difficult.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I certainly want to do . . .

Mr. Forrestall: Generally speaking firewatch, Mr. Tobin, is maintained at all times while the ship is at sea. I do not think there is any doubt there. But one of the difficulties we have, if I may use this for an example: The Great Lakes fleet is tied up virtually all winter. To require them to maintain a firewatch at all times might be an undue economic penalty.

[Traduction]

mes éventuels qui pourraient se poser si nous gardions le libellé actuel. Probablement qu'un seul exemple concret suffirait.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si vous voulez bien attendre un moment, que je trouve la définition précise du terme «passager» dans la Loi sur la marine marchande.

M. Tobin: Je suis prêt à faire tout ce qu'il faudra pour que cet amendement convienne à tous.

Le président: Peut-être que vous pourriez nous fournir une explication par écrit, pour clarifier la chose?

M. Forrestall: En fait, la définition est assez longue, et je vais la résumer un peu, monsieur le président:

«passager» signifie toute personne transportée sur un navire, mais ne comprend pas

a) une personne transportée sur un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui est

(i) le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit . . .

Autrement dit, ceux qui travaillent à bord sont exclus . . .

M. Tobin: Les cargos, par exemple, seraient donc exclus.

M. Forrestall: Pas s'il y avait des passagers à bord.

M. Tobin: Oui, mais un navire qui ne transporterait que des marchandises serait exclu.

M. Forrestall: Exact.

M. Tobin: Qui naviguerait sur le Saint-Laurent, par exemple.

M. Forrestall: Oui, c'est exact.

M. Tobin: Est-ce qu'un ravitailleur transportant les employés d'une plate-forme en haute mer serait également exclu?

M. Forrestall: Non.

M. Tobin: Personnellement, j'ai l'impression que si, puisqu'ils seraient . . .

M. Forrestall: Ils seraient considérés comme des passagers à bord.

M. Tobin: Oui, mais ce sont les employés de la compagnie en question—des employés travaillant sur une plate-forme qui sont simplement transportés par le bateau.

M. Angus: Un bateau qui appartient à la même compagnie, d'ailleurs.

M. Forrestall: Eh bien . . . c'est une situation qui n'est pas très claire.

M. Tobin: Monsieur le président, je ne voudrais pas . . .

M. Forrestall: En règle générale, monsieur Tobin, un service de rondes d'incendie est assuré en tout temps lorsqu'un navire est en mer. À mon avis, cela ne fait aucun doute. Mais l'un des problèmes qui peut exister, si vous me permettez de vous donner un exemple, c'est que la flotte qui navigue sur les Grands lacs, par exemple, reste à quai pendant pratiquement

[Text]

Mr. Tobin: Then may I suggest we change the words? Rather than have the passengers' caveat attached to the amendment, we might change the words to indicate "when a vessel is engaged or under contract or working".

I would be a little bit concerned—Mr. Forrestall, perhaps you would appreciate this—because it would exclude all vessels not carrying passengers. A great many vessels do not carry passengers in a technical sense, but they do have a considerable number of personnel aboard. They include, for example, freighters plying the Labrador coast, freighters in the St. Lawrence, and offshore supply or transport vessels.

What motivated me, Mr. Forrestall, on this amendment, as we discussed it in our party, was the fact we do have a problem. It is not a new problem. This problem goes back to previous administrations and concerns having adequate fire vessels, patrol vessels or tugs, if you like, in many of our harbours around this country, certainly in eastern Canada.

We thought the notion of having adequate fire patrol at all times would also look after a vessel in port as well. Could we find words to look after the problem of boats not actively working? For example, even for a boat tied up in Saint John's harbour or Halifax harbour, while it may not be actively working, although the generator is running and so on—this would include the fire tug problem as well—I think it is important to have a fire patrol on the vessel, even when it is in harbour.

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: I just wanted to give a point of information to Mr. Tobin. I do not know if he appreciates that subsection 441(1) is restricted to passenger ships.

Mr. Tobin: Oh! Okay. So the whole clause deals with passenger ships.

Then, Mr. Chairman, without taking on the whole clause but to at least ensure in the case of passenger ships that there is a fire patrol at all times, I am prepared to accept the recommendation by Mr. Forrestall, pending discussion by members.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I was simply going to ask whether "patrol" meant a person patrolling and punching watch stations and so on. From the discussion, I understand this is exactly what it means.

[Translation]

tout l'hiver. Si nous exigeons qu'un service d'incendie soit assuré en tout temps à bord ces bateaux, ce serait peut-être leur imposer des frais qui ne sont vraiment pas justifiés.

• 1040

M. Tobin: Dans ce cas-là, pourrais-je proposer un changement un peu différent? Plutôt que de parler de passagers dans l'amendement, nous pourrions peut-être inclure le bout de phrase suivant: «lorsqu'un bateau est en service ou exécute un travail à contrat».

Monsieur Forrestall, je suis sûr que vous comprenez que je n'aimerais pas que tous les bateaux n'ayant pas de passagers à bord soient exclus. Un grand nombre de bateaux n'ont peut-être pas de passagers au sens de la loi, mais transportent tout de même un personnel considérable. Je fais allusion, par exemple, aux cargos qui naviguent sur la côte du Labrador ou sur le Saint-Laurent, ainsi que les navires de ravitaillement ou de transport allant au large.

Si j'ai décidé de présenter cet amendement, monsieur Forrestall, et nous en avons discuté longuement au sein de notre parti, c'est que nous avons un problème, qui, d'ailleurs, n'est pas nouveau. Ce problème remonte assez loin, à l'époque d'un gouvernement précédent, et concerne la nécessité d'avoir des patrouilleurs ou des remorqueurs, si vous préférez, dans bon nombre de nos ports au Canada, surtout dans l'est du pays.

Nous pensons que si nous assurons un service de rondes d'incendie en tout temps, même les bateaux à quai seraient protégés. Serait-il possible de trouver un libellé qui protège les bateaux qui ne sont pas en service? Par exemple, même dans le cas d'un bateau amarré dans le port de Saint-Jean ou d'Halifax, et qui n'est pas en service,—ce qui n'empêche pas forcément le groupe électrogène d'être en marche,—il est important qu'un service de rondes d'incendie soit assuré à bord du bateau, même quand il est à quai. D'ailleurs, cela permettrait de régler le problème des remorqueurs qui assurent un service de protection contre l'incendie.

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Je voulais simplement indiquer à M. Tobin—je ne sais pas si vous êtes au courant ou non, le paragraphe 441 (1) ne s'applique qu'aux navires à passagers.

M. Tobin: Ah, bon! d'accord. Ainsi tout l'article s'applique uniquement aux navires transportant des passagers.

Dans ce cas-là, monsieur le président, pour nous permettre de garantir qu'au moins dans le cas des navires transportant des passagers, un service de rondes d'incendie sera assuré en tout temps, je suis prêt à accepter la recommandation de M. Forrestall, en attendant l'issue du débat qu'engageront là-dessus les membres du Comité.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Allez-y, monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'allais simplement demander si le terme «service de rondes d'incendie» signifiait qu'une personne fait une ronde et doit pointer à des postes

[Texte]

Mr. Tobin: I am sorry.

Mr. Forrestall: As opposed to a watchkeeper.

The Chairman: Somebody who is actively on watch.

Mr. Gass: Yes. Fire watch.

Mr. Tobin: But if, as Mr. Hornsby has just said, the section deals only with passenger ships, then for anything in the section dealing with passenger ships there is no requirement to add the word "passenger ships" because paragraph (h) deals only with passenger ships anyway.

An hon. member: Right.

Mr. Gass: My amendment should be acceptable as drafted. If it comes under a section dealing only with passenger ships, the restriction is automatically there. Would you agree, Mr. Forrestall or the officials?

The Chairman: Mr. Hornsby.

Mr. Hornsby: To respond to your point, Mr. Tobin, the reason we feel it is necessary to specify at all times "when passengers are on board" because passenger ships are sometimes in dry dock, shipyards, refit or lay-up, when they are in exactly the same situation as non-passenger ships. Therefore this requirement for fire patrols does not apply on these occasions.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with permission, I am prepared to withdraw the amendment and to reintroduce an amendment, as was discussed around this table, if members agree.

The Chairman: Is it agreed?

Mr. Tobin: I am going to introduce the amendment as proposed by Mr. Forrestall and saying he would accept to add the words "that an efficient fire patrol system shall be maintained on board at all times when passengers are on board ship".

The Chairman: Mr. Tobin, can we have it in writing?

Mr. Tobin: You certainly can. Can you repeat it Mr. Dantzer?

Mr. Dantzer: I will give it to you.

Mr. Tobin: This is an all-party effort here.

• 1045

The Chairman: It is moved that clause 51 be amended by deleting lines 20 and 21, page 30, and substituting the following therefor:

(h) that an efficient fire patrol system shall be maintained at all times when passengers are on board.

[Traduction]

précis. D'après ce que j'ai pu comprendre des remarques faites jusqu'ici, je crois que c'est exactement cela.

M. Tobin: Excusez-moi.

M. Forrestall: Vous établissez une distinction entre cette personne-là et le matelot ou l'officier de quart.

Le président: Oui, quelqu'un qui est de quart à bord du bateau.

M. Gass: Oui, c'est exact. Celui qui assure le service de rondes d'incendie.

M. Tobin: Mais si, comme M. Hornsby vient de nous l'expliquer, cet article ne s'applique qu'aux navires transportant des passagers, ce n'est pas nécessaire de préciser «à bord des bateaux transportant des passagers», puisque le paragraphe (h) ne s'applique qu'à ce genre de navires.

Une voix: Exact.

M. Gass: Mon amendement doit donc être acceptable, tel que rédigé. Si cet article ne s'applique qu'aux navires qui transportent des passagers, cette restriction est automatiquement prévue. Êtes-vous d'accord, monsieur Forrestall, ou les fonctionnaires du Ministère?

Le président: Monsieur Hornsby.

M. Hornsby: Pour répondre à votre question, monsieur Tobin, nous sommes d'avis qu'il faut préciser dans l'article «lorsqu'il y a des passagers à bord» puisque les navires qui transportent des passagers sont parfois en cale sèche, sur le chantier ou au radoub, tout comme les navires qui n'en transportent pas. Ainsi, la nécessité d'assurer un service de rondes d'incendie ne s'appliquerait pas dans ces situations-là.

M. Tobin: Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais retirer mon amendement et vous en présenter un autre qui tiendrait compte de la discussion que nous avons eue aujourd'hui, si les membres sont d'accord.

Le président: Les membres sont-ils d'accord?

M. Tobin: Je vais proposer l'amendement qui m'a été suggéré par M. Forrestall, qui s'est dit prêt à accepter que nous formulions l'amendement de la façon suivante: «Que soit assuré un service efficace de rondes d'incendie en tout temps lorsqu'il y a des passagers à bord du bateau».

Le président: Auriez-vous l'obligeance de nous le mettre par écrit, monsieur Tobin?

M. Tobin: Oui, bien sûr. Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit, monsieur Dantzer?

M. Dantzer: Je vais vous donner le texte.

M. Tobin: Tous les partis ont participé à la rédaction de cet amendement.

Le président: Il est proposé que l'article 51 soit modifié par la substitution aux lignes 20 et 21, page 30, de ce qui suit:

h) que soit assuré un service efficace de rondes d'incendie en tout temps lorsqu'il y a des passagers à bord.

[Text]

Amendment agreed to
 Clause 51 as amended agreed to
 On clause 52

The Chairman: There is an amendment in the name of Mr. Angus. Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. There are no changes in this one—so far.

I move that subclause 52.(2) of Bill C-75 be amended by deleting lines 6 to 13 on page 31.

This amendment deals with the penalty of having a ship deemed to be an unseaworthy ship and liable for detention in accordance with section 453. We had representation during our hearings that suggested this was a punishment that had overtones which went far beyond the infraction the vessel owner might have been found guilty of, or at least suspected of; that instead of a fine or some other penalty for the carriage of a commodity that is, by regulation, deemed to be inappropriate, this section gives the government the power to declare it unseaworthy. That, Mr. Chairman, I understand, has a broad-reaching connotation in the international shipping industry. It is, I guess in some ways, like a blackball that has been pinned to you; that it stays with you forever. It has no bearing on the seaworthiness of the vessel. It is not proof of improper control of the vessel, of unsafeness in terms of the hull, anything like that. It is a penalty to deal with another kind of infraction, an infraction unrelated to the viability of the vessel itself. For that reason, I think we should delete the subclause to ensure that we do not put an inappropriate penalty in.

Just a final comment: a vessel that has been declared unseaworthy for this reason is going to have one heck of a time getting insurance coverage. And, so, in effect, we are giving the Minister the power, and his officials the power, to put this vessel out of business.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a quick point of order.

The Chairman: A point of order?

Mr. Tobin: Yes. Just a brief comment and then I will gladly come to the vote.

In respect of Mr. Angus' amendment, before we go to a vote, might we ask the officials to comment briefly on the government's position on the amendment, just by way of a point of information and clarification?

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, Mr. Hornsby will comment on this for us.

The Chairman: Mr. Hornsby, please.

Mr. Hornsby: The purpose of this amendment is to recognize that the idea of the notion of unseaworthiness is presently a provision in the act, and it is just maintaining that provision in these circumstances. The amended subclause merely extends

[Translation]

L'amendement est adopté
 L'article 51, tel que modifié, est adopté
 Article 52

Le président: Je crois que M. Angus voudrait proposer un amendement. Allez-y, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Celui-ci n'a pas été changé,—en tous cas, pas jusqu'ici.

Je propose que l'article 52(2) du projet de loi C-75 soit modifié en retranchant les lignes 7 à 15, à la page 31.

Cet amendement concerne la possibilité qu'un navire, après être jugé innavigable, puisse être détenu, conformément à l'article 453. Au cours de nos audiences, certains témoins ont fait valoir l'argument selon lequel il s'agissait là d'une punition trop sévère par rapport à l'infraction commise par le propriétaire du bateau, ou, du moins, dont il est accusé; au lieu de lui imposer une pénalité ou une amende, du fait d'avoir transporté des marchandises inappropriées aux termes des règlements, cet article donne au gouvernement le pouvoir de déclarer ce navire innavigable. Je crois comprendre, monsieur le président, que le terme «innavigable» a une connotation extrêmement négative dans les milieux de navigation internationale. D'une certaine façon, c'est comme une marque noire dont on n'arrive jamais à se débarrasser. En plus, l'infraction n'a rien à voir avec la navigabilité du bateau. Cela ne prouve aucunement qu'il y ait eu un manque de contrôle ou que le bateau ne fût pas sécuritaire, du point de vue de l'état de la coque, par exemple. Cette pénalité vise un autre genre d'infraction, infraction qui, d'ailleurs, n'a rien à voir avec la navigabilité du bateau lui-même. Pour cette raison-là, je crois que nous devrions biffer le paragraphe en question pour éviter d'imposer une pénalité tout à fait inappropriée.

Une dernière remarque: Un bateau qui est réputé innavigable pour cette raison-là aura beaucoup de mal à obtenir des assurances. Ainsi, nous accordons au ministre et à ses fonctionnaires le pouvoir de ruiner quelqu'un.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Vous avez un rappel au Règlement?

M. Tobin: Oui. J'ai une brève remarque à faire et ensuite nous pourrions voter.

Avant que nous votions sur l'amendement de M. Angus, pourrions-nous demander aux fonctionnaires de nous indiquer brièvement la position du gouvernement là-dessus et de nous clarifier la situation?

Le président: Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, je vais demander à M. Hornsby de vous répondre.

Le président: Allez-y, monsieur Hornsby.

M. Hornsby: Cet amendement a pour objet de reconnaître le fait que la notion de l'innavigabilité existe déjà dans une disposition de la loi, et d'étendre l'application de cette disposition aux circonstances dont il est question ici. Le paragraphe

[Texte]

the scope of that provision to all ships, no longer restricting it to passenger ships. Deletion of that subsection would, for the purpose of this motion, seem to go too far. We have in mind that we now come across different types of vessels and situations that were not envisaged at the time the original Canada Shipping Act was drafted—roll-on, roll-off ships and so on that now could embark cargoes in situations that would in fact impair the seaworthiness, such as tank cars or trucks or whatever. That is an absolute fact. Consequently the Minister had stated in his opening remarks, I believe, his concern about safety. It is our belief that it is an essential extension of the notion of unseaworthiness to to cover these types of situations..

• 1050

The Chairman: Mr. Hornsby, any further discussion?

Mr. Nowlan: I see an amendment on this subclause that will perhaps be more interesting.

The Chairman: I see Mr. Angus has his hand up and Mr. Johnson.

Mr. Angus: Having looked at the next one, I will back off. There is another very interesting amendment.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: The only thing I want to say with regard to Mr. Angus' amendment is that I would like to see that it be strictly deemed unseaworthy as long as such goods remain on board, but I would not argue the point.

Mr. Nowlan: No. Let us have the vote on Mr. Angus' amendment.

Amendment negated

The Chairman: We go now to amendment, L-7 on page 36 of your book of amendments.

Mr. Tobin, would you introduce the amendment, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 52 be amended by deleting lines 11 and 12, page 31 and substituting the following therefor:

the ship is liable to detention

Mr. Chairman, this amendment was motivated by some of the same concerns that Mr. Angus had about the extent of the penalty imposed on vessels for goods on board in contravention of regulations. However, we did not take the position that the ability on the part of the government to penalize ought to be taken away altogether. We think there clearly ought to be a penalty for ships operating in contravention of regulation for goods on board. However, we believed assigning a penalty to the extent of deeming a ship to be unseaworthy went too far because deeming a ship to be unseaworthy can have tremen-

[Traduction]

modifié étend simplement la portée de cette disposition à tous les navires, pas seulement les navires qui transportent des passagers. Éliminer ce paragraphe, comme cette motion prévoit de le faire, serait excessif. Il convient de se rappeler qu'il existe actuellement différents types de bateaux et de situations qui n'avaient pas été envisagés au moment où la Loi originale sur la marine marchande a été rédigée—je parle surtout des navires transrouliers qui embarquent leurs cargaisons d'une façon qui pourrait mettre en danger la navigabilité du navire—s'il s'agit de wagons-citernes ou de camions-citernes, par exemple. C'est d'ailleurs un fait avéré. Par conséquent, le ministre a insisté, dans ses remarques préliminaires, si je ne m'abuse, sur la nécessité de garantir la sécurité des navires. Nous sommes convaincus qu'il est tout à fait raisonnable d'évoquer la notion d'innavigabilité dans ce genre de situation...

Le président: Monsieur Hornsby, avez-vous autre chose à dire?

M. Nowlan: Je vois un amendement à ce paragraphe qui sera peut-être plus intéressant.

Le président: M. Angus a levé la main, ainsi que M. Johnson.

M. Angus: Ayant déjà regardé l'amendement qui suit, je vais laisser passer mon tour. L'amendement suivant est très intéressant.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Quant à l'amendement de M. Angus, je voulais simplement dire qu'il serait préférable, à mon avis, que le navire soit jugé innavigable tant que les marchandises restent à bord—mais je n'ai pas l'intention d'insister là-dessus.

M. Nowlan: Non. Votons tout de suite sur l'amendement de M. Angus.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-7, qui figure à la page 36 de votre liasse d'amendements.

Monsieur Tobin, voudriez-vous lire l'amendement, s'il vous plaît.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 52 soit modifié par la substitution, aux lignes 13 et 14, page 30, de ce qui suit:

passible de détention en conformité avec l'article 453.

Monsieur le président, en présentant cet amendement, je suis motivé en partie par certaines des inquiétudes de M. Angus vis-à-vis de la pénalité imposée aux bateaux qui contreviennent aux règlements en transportant certaines marchandises. Cependant, nous ne désirons pas non plus enlever au gouvernement le pouvoir d'imposer une pénalité. Au contraire, nous sommes convaincus que tout bateau qui ne respecte pas les règlements régissant la cargaison doit être pénalisé. Toutefois, nous trouvons excessif de déclarer un navire innavigable en pareilles circonstances, étant donné les répercussions très graves que cela pourrait avoir du point de

[Text]

dous implications for insurance purposes to have that vessel re-qualified or certified for operation.

This amendment would keep section 6 in place, which provides that a ship in contravention of regulations is liable to be detained. Therefore the government has the ability to detain a ship which, as Mr. Johnson made the point, would be unseaworthy so long as matters are not right. Our amendment would provide that the government could detain a ship as long as it was in contravention of regulations and therefore unseaworthy—could literally tie it up until the problem was corrected, but once the problem had been corrected, the ship would not have to go through the whole business of being recertified and having to go to their insurance broker to clean up their difficulties because of the deemed unseaworthiness.

• 1055

So this amendment seeks to give the government the power it must have—that is, to detain a ship operating in an unsafe manner or in contravention of regulations—but seeks to ensure that an undue penalty is not imposed.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I just want to offer my support for the amendment. It is clearly much more workable than the one I proposed, and Mr. Tobin is right that we do have to ensure that the government has the power to do something about those vessels. But I think the power to detain is more appropriate than the much broader and more encompassing declaration of unseaworthiness, and so, for that reason, I will support the amendment.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: I want to congratulate Mr. Tobin on bringing in this amendment. I think what he has said is very valid. To have a ship declared unseaworthy . . . then you get all sorts of publicity in newspapers and so on, and forever thereafter that ship is going to have a black mark against it. So I think the power to detain it is sufficient, without having to declare the ship unseaworthy, when it could be perfectly safe in regard to seaworthiness of the construction and equipment being maintained, just for the fact that it has a dangerous cargo onboard.

The Chairman: Contrary to the regulations.

Mr. Reid.

Mr. Reid: Just a question of clarification. I take it that such a ship would be detained if it were to carry dangerous goods. The question in mind is how long it would be detained for, the conditions under which it is to be detained, and basically when and how it might obtain its release.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I have Mr. Forrestall next.

[Translation]

vue des assurances: un navire jugé innavigable serait sans doute tenu de prouver qu'il est en mesure de remplir les conditions normales de navigabilité avant de pouvoir reprendre la mer.

Cet amendement ne changerait rien à l'article 6, qui porte qu'un navire ayant enfreint un règlement est passible de détention. Le gouvernement pourrait donc détenir un navire innavigable tant qu'il n'aurait pas régularisé sa situation—ce qui rejoint ce qu'a dit M. Johnson. Notre amendement permettrait au gouvernement de détenir un navire aussi longtemps que l'infraction persistait, et donc l'innavigabilité; ainsi, le navire resterait immobile en attendant que le problème soit corrigé. Mais une fois le problème corrigé, le navire ne serait tout de même pas tenu de se faire recertifier par son agent d'assurance du fait d'avoir été déclaré innavigable.

Cet amendement vise donc à donner au gouvernement le pouvoir dont il a absolument besoin—c'est-à-dire, le pouvoir de détenir un navire qui n'est pas sécuritaire ou qui enfreint les règlements—mais il cherche en même temps à garantir qu'aucune pénalité injuste ne lui sera imposée.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je voulais simplement indiquer aux autres membres que j'appuie cet amendement. Il est, de toute évidence, beaucoup plus satisfaisant que celui que j'avais proposé, et M. Tobin a raison de dire qu'il faut accorder au gouvernement le pouvoir d'agir dans certaines situations. À mon avis, le pouvoir de détention que prévoit cet amendement est beaucoup plus approprié que le pouvoir plus large qui lui permettrait de déclarer un navire innavigable. C'est pourquoi j'ai l'intention d'appuyer l'amendement.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Je voudrais féliciter M. Tobin d'avoir présenté cet amendement. À mon avis, ses propos sont très valables. Un navire qui est déclaré innavigable reçoit toujours toute sorte de publicité dans les journaux, etc., et ne réussit jamais à se débarrasser de sa mauvaise réputation. Ainsi je crois qu'il suffit d'accorder au gouvernement le pouvoir de le détenir, mais non de le juger innavigable simplement parce qu'il transporte des cargaisons dangereuses, alors qu'il pourrait très bien être sécuritaire du point de vue de sa construction et de l'équipement utilisé à bord.

Le président: Vous parlez du transport de cargaisons défendues par les règlements.

Monsieur Reid.

M. Reid: Oui, je voudrais obtenir un éclaircissement. Je comprends qu'un navire serait détenu s'il transportait des marchandises dangereuses. Mais, ce que je voudrais savoir, c'est pendant combien de temps il serait détenu, dans quelles conditions et ce qu'il faudrait faire pour le libérer.

Le président: Merci monsieur Reid. Je vais donner la parole à M. Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I again compliment Mr. Tobin and indicate to the committee that it makes some sense for the following reasons.

If you refer to subsection 453.(2) of the act:

Where any ship is detained under this section, the collector of customs may, before releasing the ship, demand that the owner or master have the ship inspected by a steamship inspector concerning any defects believed to exist . . .

when it is a matter of the proper stowage, either in bulk or by package, the improper loading, if the situation is corrected then it would again seem undue to require the ship to be inspected by a steamship inspector. For that reason, subject to any comments the officials might make, I am quite prepared to support that amendment, Mr. Tobin.

The Chairman: Mr. Reid, a supplementary.

Mr. Reid: To the Parliamentary Secretary, section 453 applies when a ship is deemed to be unseaworthy and we just wanted to remove the stigma that such unseaworthiness would apply to such a ship. The wording, the phraseology, could apply similarly, but I think it would have to be spelled out in this amendment.

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: I wonder if I could just, so members are fully aware of what is going on here, remind them that of course unseaworthiness is already a concept of that subsection. In addition, section 375 is another provision which allows for detention and again is linked to unsafe or unseaworthy. So I think the scheme of the act is that, every time you detain, detention is only given because the ship is unsafe or unseaworthy. So by removing those words now you would of course be making a change to the existing concept of the act.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Mr. Gass.

Mr. Gass: Just in relation to Mr. Reid's comment that this would of course include dangerous goods, I am having a problem with that because this is to take care of ships that are in contravention of any regulation as can be detained. There are ships that are regulated to carry dangerous goods, so I cannot see how dangerous goods could be included in this particular part.

• 1100

The Chairman: Do you have any comment, Mr. Hornsby?

Mr. Hornsby: Perhaps it would help throw some light on the matter if I would direct members' attention to this: that in law there are many definitions of "seaworthy." Seaworthy does not just apply to the ship itself, its structure, and so on. For a ship to be seaworthy, the word in law implies all aspects of the ship's fitness to proceed to sea. For example, if it had some

[Traduction]

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi de féliciter M. Tobin encore une fois, et d'indiquer aux membres du Comité que cet amendement est très logique pour les raisons suivantes.

Je voudrais vous citer le paragraphe 453(2) de la loi:

Lorsqu'un navire est détenu sous l'autorité du présent article, le receveur des douanes peut, avant de le relâcher, obliger le propriétaire ou le capitaine à le faire inspecter par un inspecteur de navire à vapeur relativement à toutes déficiences soupçonnées . . .

Lorsqu'il est question d'arrimage inapproprié, de marchandises soit en vrac soit en boîte, ou de chargements inappropriés, il semble injuste d'exiger que le navire soit inspecté par un inspecteur de navire à vapeur une fois que la situation a été corrigée. Pour cette raison, à condition que les fonctionnaires soient d'accord, je suis prêt à appuyer l'amendement de M. Tobin.

Le président: M. Reid voudrait poser une question complémentaire.

M. Reid: Oui, elle s'adresse au secrétaire parlementaire. L'article 453 s'applique à un navire jugé innavigable; nous voulions simplement éliminer le stigmate qu'une telle déclaration d'innavigabilité imposerait à un navire. Un libellé semblable pourrait être utilisé, mais je crois qu'il faudrait être assez précis dans cet amendement.

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Avec votre permission, pour la gouverne des membres du Comité, je voudrais leur rappeler que la notion d'innavigabilité existe déjà dans ce paragraphe. En plus, non seulement l'article 375 prévoit la détention, mais il comporte lui aussi cette notion d'innavigabilité. Ainsi cette notion sous-tend la loi, puisque, chaque fois qu'un navire est détenu, c'est parce qu'il est innavigable ou peu sécuritaire. Si vous désirez retirer cette notion du projet de loi, vous allez, bien entendu, changer le concept original de la loi.

Le président: Merci, monsieur Popp. Monsieur Gass, vous avez la parole.

M. Gass: Quant à la remarque de M. Reid, selon laquelle cet article ne s'appliquerait qu'aux navires transportant des marchandises dangereuses, il me semble que cela pose un problème, puisque l'article prévoit la détention de tout navire qui enfreint un règlement quelconque. D'après le règlement, certains navires sont autorisés à transporter des marchandises dangereuses, donc je ne vois pas pourquoi les marchandises dangereuses figureraient dans cet article.

Le président: Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Hornsby?

M. Hornsby: Il serait peut-être utile de signaler qu'en droit il existe beaucoup de définitions du mot «navigable». Le mot ne s'applique pas uniquement au navire lui-même, à sa structure, etc. Pour qu'un navire soit navigable, en droit le mot s'applique à tous les aspects de l'aptitude du navire à prendre la mer. Par exemple, si le navire avait une lacune dans son équipage, ou s'il

[Text]

defect or deficiency in its crewing; if it did not have adequately qualified officers on board, it could be deemed to be not seaworthy in these circumstances.

Therefore, "seaworthy" is not a blight on a ship's reputation necessarily, as a ship. And as my colleague, Mr. Popp, has pointed out from the legal aspect, which he is better able to speak to than perhaps I am, but from the legal aspect the whole idea is lodged in the concept that the ship has been deemed unsafe to proceed to sea, for whatever reason. In this particular case we cited examples that it could be the manner in which a cargo was stored on board which might imperil the ship, making it unseaworthy to proceed to sea.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I agree with everything Mr. Popp has said, and the other gentlemen at the table have said, but is it necessary, even with the concept, does it fundamentally affect this section . . .

Mr. Hornsby: I think it does.

Mr. Nowlan: —which is in effect a penalty, to hold up the ship that has dangerous goods on it, to have to put in these extra words "shall be deemed to be unseaworthy" when you have the punitive clause, the actual clause that is going to do something, still there? The punitive clause, that you are liable to detention in accordance with section 453 and admitting that even section 453 has unseaworthiness to it, that is still the punitive clause or the active clause that is going to carry out the penalty.

I can understand what you are saying, but is it necessary to have it in there? Does it flaw it to take it out?

Mr. Popp: No. I tend to agree with what Mr. Nowlan has just said, that the bottom line of the section is detention.

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. Popp: But all I am trying to say is that by removing the concept of unseaworthiness, you are removing a word that is already in the section now and my study of it seems to be that detention is always somehow linked either with unseaworthiness or unsafe.

Mr. Tobin: Under contravention of regulations.

Mr. Popp: That is right. You could say if there is contravention of the regulations, then the ship is considered to be unsafe. Then you detain it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have looked in the act under section 375, which has been referred to by the officials, "right of inspector to board steamship" and the word "unseaworthy" is not used. "Unsafe" is used, but not unseaworthy.

I looked at the existing section 453, which refers to unseaworthy ships to be detained. Mr. Chairman, it lists a whole series of reasons why ships would be deemed to be unseaworthy, beginning with defective condition of its hull, equipment or machinery, undermanning, overloading, improper loading and so on.

[Translation]

n'avait pas d'officiers suffisamment qualifiés à bord, il pourrait être jugé innavigable.

Par conséquent, le mot «innavigable» ne ternit pas forcément la réputation d'un navire. Comme mon collègue M. Popp l'a souligné, du point de vue juridique, sujet sur lequel il est mieux versé que moi-même, l'important c'est que le navire a été jugé dangereux pour prendre la mer, pour quelque raison que ce soit. Dans ce cas particulier, nous avons dit que la raison pourrait être que la cargaison avait été chargée de façon dangereuse. Le navire serait donc innavigable.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je partage, monsieur le président, tout ce qu'ont dit M. Popp et l'autre témoin, mais il s'agit de savoir si cette notion a une incidence importante sur l'article en question.

M. Hornsby: Je crois que oui.

M. Nowlan: Cet article impose une sanction, savoir la détention du navire qui transporte des marchandises dangereuses. Est-il vraiment nécessaire de rajouter les mots «le navire est réputé innavigable», étant donné que l'article portant pénalité est déjà là? L'article prévoyant les modalités de détention est l'article 453, qui vise également l'inaptitude d'un navire à prendre la mer.

Je comprends ce que vous dites, mais je me demande si cette mention est nécessaire? Est-ce que le projet de loi serait défectueux si on l'enlevait?

M. Popp: Non. J'ai tendance à être d'accord avec ce que M. Nowlan vient de dire, c'est-à-dire que l'aspect le plus important de l'article est la mention de la détention.

M. Nowlan: C'est exact.

M. Popp: Tout ce que j'essaie de faire valoir, c'est qu'en enlevant la notion d'innavigabilité, on élimine un mot qui existe dans l'article actuel. D'après mes recherches, il semble que si un navire est détenu, c'est toujours parce qu'il est soit innavigable ou dangereux.

M. Tobin: En contravention avec un règlement.

M. Popp: C'est exact. On pourrait prétendre que s'il y a une contravention au règlement, le navire est jugé dangereux et on le détient.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai regardé l'article 375 de la loi, dont parlent les fonctionnaires. Il s'agit du «droit des inspecteurs de monter à bord», et le mot «innavigable» n'y figure pas. On y trouve le mot «dangereux», mais non pas le mot innavigable.

J'ai également examiné l'article 453 actuel, où il est question des navires innavigables qui doivent être détenus. Monsieur le président, cet article énumère toute une série de raisons pour lesquelles un navire serait jugé innavigable: état défectueux de sa coque, de son équipement ou de ses machines,

[Texte]

Primarily, in my judgment, you have lumped the loading or cargo in with everything else in section 453 and have a residual power under section 453 to do whatever is necessary to detain a ship or deem it whatever you wanted to deem it.

The particular clause that we are dealing with, clause 52, deals specifically with the question of goods versus defective hull design, undermanning, proper training and so on. So the clause we are dealing with deals specifically with one of six or seven items that have been mentioned, that is, the question of goods. If they retain the power to detain a ship, retain the residual power in section 453, where loading is lumped in with all kinds of other more serious unseaworthy characteristics—defective hulls and so on—I do not see why the officials should have a problem. What we are doing here is saying, in the case of a defective hull and so on, you clearly have the right to deem a ship to be unseaworthy and you should. We are saying that we do not want the government to have the automatic right, in the question of contravention of regulations, to go that next step and say a ship is unseaworthy. Detain it, yes. It cannot operate until the problem is corrected, as Mr. Forrestall has pointed out, and I would ask that this amendment be supported.

• 1105

The Chairman: Mr. Johnson, you indicated you wanted to make an intervention.

Mr. Johnson: Yes, Mr. Chairman. I have to withdraw the remarks that I made earlier, because some of the things the witnesses have said and I should have realized that without having to be reminded.

I totally agree with what Mr. Hornsby has said. You could have, for instance, a ship with a load of bulk fish on board with no pinboards, and the ship could be unseaworthy. So I have to withdraw.

I think in view of that I would have to support the amendment as it now stands, because a ship could be unseaworthy if the cargo were on board without proper protection. After it got to sea, it could list out and become hazardous, both to the safety of the ship and the crew, if proper precautions had not been taken. I have to withdraw the support of the amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Are we prepared for the question?

Mr. Tobin: I would like to ask Mr. Johnson a question.

I am just trying to understand what he is telling me, because if he is telling me something important, with respect to my amendment, I certainly want to know before I put it.

I am sorry. Are you saying you are supporting the amendment?

Mr. Johnson: I have to support the amendment and leave "unseaworthy" in there, because . . .

[Traduction]

insuffisance de son équipage, surchargement ou vice de chargement, etc.

A mon avis, on a regroupé la question du chargement ou de la cargaison avec toutes les autres raisons qui figurent à l'article 453. L'article 453 donne l'autorisation de faire le nécessaire pour détenir un navire.

L'article dont nous sommes saisis, l'article 52, porte précisément sur la question des marchandises, plutôt que sur la conception défectueuse de la coque, l'insuffisance de l'équipage, le manque de formation, etc. Donc l'article en question vise une des six ou sept questions qui ont été mentionnées, c'est-à-dire celle des marchandises. Puisque le gouvernement garde le pouvoir de détention d'un navire selon l'article 453, où la question du chargement est groupée avec toutes sortes d'autres questions plus graves en ce qui concerne l'innavigabilité—coque défectueuse, etc.—je ne vois pas pourquoi les fonctionnaires ont du mal à accepter l'amendement. Nous disons tout simplement que les autorités responsables ont le droit de juger qu'un navire est innavigable s'il a une coque défectueuse, par exemple. Mais nous ne voulons pas que le gouvernement ait le droit automatique, en cas de contravention au règlement, d'aller plus loin en déclarant qu'un navire est innavigable. Nous sommes d'accord pour la détention. Le navire ne devrait pas pouvoir prendre la mer avant que le problème ne soit corrigé, comme M. Forrestall l'a souligné. Je demande donc qu'on appuie l'amendement.

Le président: Vous avez indiqué que vous vouliez intervenir, monsieur Johnson.

M. Johnson: Oui, monsieur le président. Je dois retirer les commentaires que j'ai faits plus tôt, à cause de certaines observations faites par nos témoins. J'aurais dû savoir cela sans qu'on ait à me le rappeler.

Je suis parfaitement d'accord avec ce que M. Hornsby a dit. Par exemple, un navire avec un chargement de poissons en vrac mais sans cloisonnements dans la cale, pourrait être innavigable. Donc, je suis obligé de retirer mes commentaires.

Par conséquent, je dois appuyer la formulation actuelle de l'article, car un navire pourrait être innavigable si la cargaison n'était pas protégée correctement. Si tel était le cas, le navire pourrait gîter et devenir dangereux. Je suis donc obligé de retirer mon appui de l'amendement.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Le Comité est-il prêt à passer au vote?

M. Tobin: Je voudrais poser une question à M. Johnson.

J'essaie de bien comprendre ce qu'il dit, car s'il s'agit de quelque chose d'important au sujet de mon amendement, je veux certainement le savoir avant le vote.

Je m'excuse. Voulez-vous dire que vous appuyez l'amendement?

M. Johnson: Je dois appuyer le projet de modification et garder le mot «innavigable», car . . .

[Text]

Mr. Tobin: Oh, leave it in.

Mr. Nowlan: He is against the amendment.

Mr. Tobin: He is against the amendment? Mr. Chairman, I am very interested in Mr. Johnson's views because of his experience. I do not want to make an amendment that in any way does not serve the cause of safety and so on. But my understanding, Mr. Johnson, is that clause 52 deals with regulations with respect to prohibitive goods versus the way in which something, a load of fish or whatever, is stored. So the example you give would not be applicable in clause 52. We are talking now about prohibitive goods versus storage methods. We are talking about a list of goods that are prohibitive to be carried. That is what we are talking about.

Mr. Johnson: If we were talking just about dynamite or perfume, which could be a dangerous goods, or something like that, explosive goods . . .

Mr. Tobin: That is the kind of thing . . .

Mr. Johnson: But when it says "on board any goods in contravention of any regulations made under this section", there could be dangerous cargoes other than just explosives.

Mr. Tobin: I guess the point I am making is this section deals with prohibitive goods versus dealing with the way in which goods are stored, Mr. Johnson. I just wanted to make sure you were aware of that in taking the position you are taking.

There is another section in the bill dealing with the kind of thing you are concerned about; not this section.

The Chairman: Are we ready for the question?

Amendment agreed to

• 1110

Mr. Angus: There is another amendment.

The Chairman: There is? Where? I am sorry, L-8 has been deleted.

Mr. Angus: Oh, okay.

The Chairman: Shall clause 52 as amended carry?

Mr. Tobin: No. Just hang on, please. What about subclause 52.1? There is an amendment there. Is that a different clause? That is a different clause, okay.

Clause 52 as amended agreed to

The Chairman: We will adjourn until this afternoon at 3.30 in this room.

AFTERNOON SITTING

• 1542

On clause 38

[Translation]

M. Tobin: Ah bon, vous voulez qu'on le garde.

M. Nowlan: Il s'oppose à l'amendement.

M. Tobin: Il s'oppose à l'amendement? Monsieur le président, le point de vue de M. Johnson m'intéresse, compte tenu de son expérience. Je ne veux pas proposer un amendement qui va à l'encontre de la sécurité, etc. Si j'ai bien compris, monsieur Johnson, l'article 52 porte sur les règlements concernant les marchandises interdites, par opposition à l'arrimage des marchandises, qu'il s'agisse d'un chargement de poissons ou autre. Donc, l'article 52 ne s'appliquerait pas à l'exemple que vous avez cité. Il s'agit de la distinction entre les marchandises interdites et les méthodes d'arrimage. Il est question d'une liste de marchandises qu'il est interdit de transporter. C'est de cela qu'il s'agit.

M. Johnson: S'il s'agissait uniquement de la dynamite ou du parfum, qui pourraient être des marchandises dangereuses, ou bien des marchandises qui risquent d'exploser . . .

M. Tobin: C'est le genre de marchandises . . .

M. Johnson: Mais l'article dit bien «à son bord des marchandises en contravention avec un règlement pris en vertu du présent article». Il pourrait y avoir des cargaisons dangereuses autres que des explosifs.

M. Tobin: Je tenais tout simplement à signaler que l'article porte sur des marchandises interdites, plutôt que sur la façon d'arrimer les marchandises, monsieur Johnson. Je tenais tout simplement à m'assurer que vous étiez au courant de cela.

Il y a un autre article du projet de loi qui porte sur la question dont vous vous préoccupez. Il ne s'agit pas de cet article.

Le président: Sommes-nous prêts à passer au vote?

L'amendement est adopté

M. Angus: Il y a un autre amendement.

Le président: Ah bon? Où est-il? Je m'excuse, l'amendement L-8 a été retiré.

M. Angus: Ah bon.

Le président: L'article 52 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Tobin: Non. Un instant, s'il vous plaît. Qu'en est-il de l'article 52.1? Il y a un amendement à cet article. S'agit-il d'un article différent? C'est un article différent, très bien.

L'article 52 tel qu'amendé est adopté

Le président: Nous allons lever la séance jusqu'à 15h30 et nous nous retrouverons dans cette salle.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Article 38

[Texte]

The Chairman: We are resuming debate on Bill C-75, clause-by-clause discussion. We were at subclause 52.1 on page 32 of the bill, and page 38 of your book of amendments. However, before we go to 52.1, Mr. Angus, you want the floor.

Mr. Angus: Mr. Chairman, members of the committee will recall that yesterday clause 38 was stood down to give me a chance to get my act together. I would like to advise the committee that I cannot get my act together on that clause, and I withdraw my amendment.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

Clause 38 agreed to

On clause 52

The Chairman: We have three amendments. The first one is in the name of Mr. Angus.

Mr. Angus, please introduce your amendment. It is on page 38 of the amendment book.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if my memory serves me, this is one of that series that we agreed we would stand until we come back to clause 10, as it deals with that whole question of the mobile offshore drilling units. If my colleague, Mr. Tobin, agrees, L-9 would apply in the same manner, because it deals with the same issue; and PC-8 following. All to do with clause 52.1 stand until we have dealt with clause 10.

The Chairman: Is that agreeable, Mr. Forrestall, Mr. Tobin? Okay. We now go to clause 55, page 41 in the amendments booklet: amendment L-10.

• 1545

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I understand that subject to your ruling of a number of days ago—I am going off the top of my head here now—we have given notice to the clerk that this is withdrawn.

The Chairman: L-10?

Mr. Tobin: Yes.

Clause 55 agreed to

On clause 57

Mr. Nowlan: What about clause 56?

The Chairman: It is not on my list, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Was it carried?

The Chairman: It was carried. All the clauses that did not have amendments were carried last week.

Mr. Nowlan: Good idea.

The Chairman: We are now at clause 57. There is an amendment in the name of Mr. Angus, on page 42, A-14. Mr. Angus.

[Traduction]

Le président: Nous reprenons la discussion sur le projet de loi C-75, article par article. Nous en étions au paragraphe 52.1, page 32 du projet de loi et page 38 de votre fascicule d'amendements. Mais je vois que M. Angus voudrait d'abord prendre la parole.

M. Angus: Monsieur le président, les membres du Comité se rappelleront que l'article 38 avait été réservé hier, afin de me donner la possibilité de mettre au point mon intervention. Je voudrais faire savoir au Comité que je n'ai pas été en mesure de mettre au point l'amendement sur cet article, et que par conséquent je le retire.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

L'article 38 est adopté

Article 52

Le président: Nous sommes saisis de trois amendements, le premier au nom de M. Angus.

Monsieur Angus, je vous prie de présenter votre amendement, qui se trouve à la page 38 du fascicule.

M. Angus: Si j'ai bonne mémoire, monsieur le président, il s'agit là d'un des amendements de la série que nous avions décidé de réserver jusqu'à ce que nous en revenions à l'article 10, car il traite de toute la question d'unité de forage mobile en haute mer. Or, l'amendement L-9 ainsi que le PC-8, qui le suit, portent sur la même question et si mon collègue M. Tobin est d'accord, nous devrions réserver tout ce qui touche à l'article 52.1 jusqu'à ce que nous en ayons terminé avec l'article 10.

Le président: Êtes-vous d'accord, messieurs Forrestall et Tobin? Très bien. Nous passons donc à l'article 55, à l'amendement L-10, page 41 du fascicule.

M. Tobin: Monsieur le président, je crois me rappeler qu'à la suite de votre décision il y a quelques jours—mais je n'en suis toutefois pas certain—nous avons avisé le greffier que l'amendement était retiré.

Le président: L'amendement L-10?

M. Tobin: C'est bien cela.

L'article 55 est adopté

Article 57

M. Nowlan: Qu'en est-il de l'article 56?

Le président: Il n'est pas sur ma liste, Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: A-t-il été adopté?

Le président: Effectivement, il l'a été. Tous les articles pour lesquels aucun amendement n'avait été présenté ont été adoptés la semaine dernière.

M. Nowlan: Excellente idée.

Le président: Nous en sommes maintenant à l'article 57 et nous sommes saisis d'un amendement au nom de M. Angus, l'amendement A-14 page 42. Monsieur Angus.

[Text]

Mr. Angus: I move that clause 57 of Bill C-75 be deleted.

The Chairman: The Chair finds the amendment out of order. The proper course is to vote against the clause.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Then in discussion on the clause, as a matter of philosophy I will vote against the contracting out of port warden services.

Clause 57 agreed to

The Chairman: Everything is happening so fast all of a sudden that I cannot keep up.

L-11 has been withdrawn. We go to A-15, clause 59.

On clause 59

The Chairman: Mr. Angus, please proceed to move your amendment.

Mr. Angus: Sorry, Mr. Chairman, was it not A-14, or have I got my numbers wrong? I have my numbers wrong. Mr. Chairman, can we just assume the same vote as last time?

The Chairman: That is correct; it is out of order.

Mr. Tobin: On clause 59 there were two amendments.

The Chairman: On clause 59, at page 35 in the bill, there is a Liberal amendment, L-10, which was just handed to me. Mr. Tobin, would you please introduce your amendment.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I understand that you have just gotten a copy of L-10, but it was given to the clerk, I think, yesterday. I do not know and anyway perhaps even that was short notice on our part, and for that I apologize. For translation purposes the clerk has acted very quickly and has done an absolutely fantastic job. Thank you very much.

I move that clause 59 be amended by deleting line 46 on page 35 and substituting the following therefor:

files in which all his acts as port warden

Essentially this amendment changes the word "books" to "files", and this has been a recommendation made to the full committee by the Canadian Company of Port Wardens in their submission to the committee on Bill C-75.

• 1550

Essentially, the Canadian Company of Port Wardens makes a couple of comments on the use of the word "books", which is referred to in clause 59. They say the volume of services rendered has obliged port wardens to keep individual files concerning each ship serviced.

There are no books as such kept by port wardens in Canada. The fact that port wardens as members of the public service do not handle the invoicing of their services implies that they do not keep accounting books either.

The port wardens recommend that we substitute the word "files" for "books". Such an amendment would reflect the real

[Translation]

M. Angus: Je propose de retirer l'article 57 du projet de loi C-75.

Le président: L'amendement est irrecevable, la façon correcte de procéder étant de voter contre l'amendement.

M. Angus: Je vous remercie, Monsieur le président. Si nous discutons donc de l'article en question, je voterai par principe contre la sous-traitance des services de gardien de port.

L'article 57 est adopté

Le président: Tout se passe tout à coup à une telle allure que je ne vous suis plus.

L'amendement L-11 a été retiré; nous passons donc à l'amendement A-15 à l'article 59.

Article 59

Le président: Monsieur Angus, veuillez, s'il vous plaît, présenter votre amendement.

M. Angus: Excusez-moi, Monsieur le président, mais n'était-ce pas A-14 ou est-ce que je me perds dans les cotes? Oui, je me suis trompé. Monsieur le président, n'est-ce pas le même cas que tout à l'heure?

Le président: C'est exact, l'amendement est irrecevable.

M. Tobin: Il y avait deux amendements à l'article 59.

Le président: Sur l'article 59, à la page 35 du projet de loi, il y a un amendement L-10 qui vient de m'être remis. Monsieur Tobin, veuillez présenter votre amendement.

M. Tobin: Vous venez de recevoir un exemplaire de l'amendement L-10, Monsieur le président, mais c'est hier, je crois, qu'il a été remis au greffier. Même ainsi, cela ne vous donnait pas beaucoup de temps, et je m'en excuse. Mais le greffier est parvenu à faire faire très rapidement la traduction. Merci beaucoup.

Il est proposé que l'article 59 soit modifié par la substitution de la ligne 46 à la page 35 par ce qui suit:

sceau officiel ainsi que les filières néces-

L'amendement vise essentiellement à remplacer le mot «registres» par «filières». C'est une recommandation faite au Comité plénier par la Compagnie canadienne des gardiens de port dans le mémoire qu'elle a présenté au Comité sur le projet de loi C-75.

La compagnie canadienne des gardiens de port fait certaines remarques sur l'utilisation du mot «registres» à l'article 59. D'après elle, les services rendus ont atteint un volume si considérable que les gardiens de port doivent constituer des dossiers individuels pour y inscrire les actes relatifs à chaque navire.

Les gardiens des ports du Canada n'ont pas de registres proprement dits et en tant que fonctionnaires, ne facturent pas leurs services de sorte qu'ils n'ont pas de livres de comptabilité à proprement parler.

Les gardiens de port recommandent que nous remplacions le mot «registres» par le mot «dossiers». Nous ne ferions ainsi

[Texte]

situation as it has existed already for several years and would permit port wardens to continue keeping separate files for each vessel.

They go on to point out that, in this day and age, given the computerization process and so on as a tool of work and given a modern office environment, using the word "files" would be more appropriate than "books" and would make clear the responsibility of the port wardens.

It is a housekeeping amendment that perhaps the government will or will not accept; I do not know.

The Chairman: Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Just briefly, in support of the amendment as put forward by Mr. Tobin and in recognition of the request by the Canadian Company of Port Wardens for such a housekeeping amendment, I want to point out that, should there be agreement, sections 609, 612, 614, 628 and 629 will also have to be amended accordingly.

An hon. member: This is correct. Just where the word appears in the bill.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I wonder, Mr. Chairman, if there is any response from the Parliamentary Secretary. I do not see anything wrong with it, but let us get the explanation here and get this thing moving.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we are somewhat in sympathy with this. Our difficulty is again a housekeeping one. There are a number of other sections in the act that refer to or use the term "books". To change it here would tend to or could possibly lead to confusion. People reading one part of the act would read "files", while another part of the very same act would read "books".

At some subsequent time when we get around to the mammoth job of overhauling the codes, it is a change we would accept. But I do not think we can at this point in time.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may I make a suggestion. Mr. Forrestall might find acceptable? I think he would find this acceptable.

I would be prepared to stand this amendment or to withdraw it, if necessary, if Mr. Forrestall could arrange in subsequent days . . . It is a housekeeping measure, but one that has been requested by the Canadian Company of Port Wardens. I think it is a good suggestion and one we should not have any trouble with. Perhaps the government itself would want to come back with an appropriate amendment to the sections involved, namely, 609, 612, 614, 628 and 629. There are five sections. The government itself could come and move it. I would be glad to support the government doing this on another day so we do not lose time today, if this is Mr. Forrestall's wish.

[Traduction]

qu'entériner une situation qui existe depuis plusieurs années et permettrions ainsi aux gardiens de port de continuer à constituer des dossiers individuels pour chaque navire.

A notre époque, disent-ils, où les bureaux modernes sont informatisés, il serait plus juste d'employer le mot «dossiers» que le mot «registres» et la responsabilité des gardiens de port serait plus clairement déterminée.

C'est un amendement d'ordre purement technique que le gouvernement voudra peut-être accepter ou rejeter, je n'en sais rien.

Le président: Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Angus: Je vous remercie, Monsieur le président. Je voudrais, en quelques mots, appuyer l'amendement présenté par M. Tobin et répondre ainsi à la demande de la Compagnie canadienne des gardiens de port, mais je vous signale que si cet amendement est adopté, il faudra également modifier en conséquence les articles 609, 612, 614, 628 et 629.

Une voix: C'est exact, partout où le mot paraît dans le projet de loi.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je voudrais savoir ce qu'en pense le secrétaire parlementaire. Je n'y vois pas d'objection, mais nous devrions entendre ce qu'il a à dire et liquider cette question.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, vous avez toute notre compréhension sur ce point, mais il y a une difficulté, elle aussi d'ordre technique. Il existe d'autres paragraphes de la loi dans lesquels il est fait mention du mot «registres», et si on change le terme dans ce paragraphe, on risque de créer la confusion et de trouver dans le projet de loi tantôt le mot «registres» et tantôt le mot «dossiers».

Lorsque nous en arriverons à la tâche gigantesque de révision des codes de loi, nous adopterons cette modification, mais je ne crois pas que nous puissions le faire à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, me permettez-vous de faire une proposition, que M. Forrestall trouverait acceptable, je crois?

Je suis disposé à réserver cet amendement ou à le retirer, le cas échéant, si M. Forrestall pouvait prendre des mesures, dans les prochains jours . . . c'est peut-être une modification d'ordre technique, mais elle a été demandée par la Compagnie canadienne des gardiens de port, elle me paraît sensée et nous ne devrions pas y voir d'objection. Le gouvernement lui-même voudra peut-être présenter un amendement aux articles en question, au nombre de 5, à savoir 609, 612, 614, 628 et 629. Le gouvernement pourrait lui-même proposer ses amendements, et je serai heureux, quand il le fera, d'appuyer ses amendements, si M. Forrestall l'accepte, afin que nous ne perdions pas de temps aujourd'hui.

[Text]

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have an additional suggestion. We still have clause 1 open, which is the definitions clause and it may be more appropriate to examine it with a view to providing a definition of "books" that in fact allows the term "files" to be used simultaneously. It is an option which we should perhaps look at.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, this may be extreme but I do not care whether it is "books" or "files", as long as the same consistent language is used. I think we are starting to nit-pick and we are getting to be real armchair experts in this business. I think the amendment is an interesting amendment. Let us vote on it and get rid of it one way or the other.

Mr. Forrestall: Could I just indicate to Mr. Tobin that it is a most useful vehicle and I would give an undertaking to do all that I could in the omnibus bill that comes up every so often—I think we have one due very shortly—to do precisely what you intend by the amendment.

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: Yes, if the Parliamentary Secretary would permit me, I would just to remind committee members that the Department of Justice periodically presents an omnibus bill to make technical and housekeeping amendments to various statutes that are of an uncontroversial nature. If Mr. Tobin would agree, that would be the vehicle to make the change throughout the provisions, rather than opening up sections here that are not in the bill.

• 1555

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would agree to the suggestion of Mr. Forrestall and the officials with respect to this particular amendment. Mr. Chairman, I would hope that could be done at the next opportunity. I happen to believe that if the Canadian Company of Port Wardens takes the trouble in a substantial way in their presentation, not as an afterthought at all, to make this recommendation to make the language applicable in a modern work environment, then it is a recommendation that ought to be considered. It is one that makes sense. There is a substantial difference between books and files, especially in a computerized technological world.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman . . .

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Nowlan, I am about to . . .

Mr. Nowlan: Well, I hope you are about to conclude, because we are taking an awful lot of time on a very picayune point.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, who is the chairman of this committee?

The Chairman: I am.

Mr. Nowlan: The chairman is there, and I wish he would control you.

The Chairman: Mr. Tobin.

[Translation]

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais ajouter une autre proposition: nous n'avons pas encore adopté l'article 1, qui contient les définitions et nous pourrions l'examiner pour y inclure une définition de «registres» qui recouvre simultanément le sens de «dossiers». C'est une option que nous devrions peut-être envisager.

M. Nowlan: Monsieur le président, c'est peut-être là une affirmation excessive, mais je me moque bien que le terme utilisé soit «registres» ou «dossiers», pourvu que nous nous entendions une fois pour toutes sur le terme. Nous coupons vraiment les cheveux en quatre, nous allons devenir de vrais spécialistes en la matière, des législateurs du Café du commerce. L'amendement me paraît intéressant, mettons-le aux voix et débarrassons nous en une fois pour toutes.

M. Forrestall: Je voudrais simplement faire remarquer à M. Tobin que c'est un procédé fort utile et je m'engage à faire tout ce qui est en mon pouvoir dans le projet de loi omnibus, dont nous devons être saisis sous peu, pour faire exactement ce que vous vouliez faire par cet amendement.

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Si le secrétaire parlementaire le permet, je voulais simplement rappeler aux membres du Comité que le ministère de la Justice présente de temps à autre un projet de loi omnibus pour introduire des modifications techniques et de détail, qui ne prêtent pas à controverse, à diverses lois. Si M. Tobin y consent, ce sera la façon de s'y prendre pour effectuer toutes ces modifications plutôt que de les faire à des articles qui ne figurent pas dans la loi.

M. Tobin: Monsieur le président, j'accepte la proposition de M. Forrestall et de ses collaborateurs en ce qui concerne cet amendement spécifique. J'espère que cela pourra se faire sous peu. Si la Compagnie canadienne des gardiens de port se donne la peine de faire une recommandation—car il ne s'agit pas là d'une simple parenthèse—aux fins d'harmoniser le libellé de la loi avec les réalités du milieu de travail contemporain, cette recommandation devrait être prise en compte, car elle est sensée. Il y a une différence considérable entre des registres et des dossiers, en particulier dans un monde informatisé.

M. Nowlan: Monsieur le président . . .

M. Tobin: Excusez-moi, monsieur Nowlan, je suis sur le point de . . .

M. Nowlan: J'espère que vous êtes sur le point de conclure, parce que nous perdons beaucoup de temps pour un détail d'importance tout à fait secondaire.

M. Tobin: Monsieur le président, qui est-ce qui préside le Comité?

Le président: C'est moi.

M. Nowlan: Le président assiste à la séance, mais j'aimerais bien qu'il vous tienne la bride haute.

Le président: Monsieur Tobin.

[Texte]

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. Having made those comments on this important suggestion by the Canadian Company of Port Wardens, bearing in mind Mr. ForreSTALL's generous suggestion to move this matter expeditiously, we are prepared to withdraw this amendment.

The Chairman: That is L-10 and L-11, Mr. Tobin, or just L-10?

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, just to help Mr. Tobin along, because it is an interesting idea, but not to hold up the bill, that is the whole purpose. Books, memoranda, file, papers, you name it, you can have it. But surely to implement the suggested amendment, the suggestion of Mr. ForreSTALL and the officials, is there any procedure whereby the clerk relays these suggested changes since we have gone over it? Who is going to pick up the ball to implement that so it does get to the Department of Justice? Is it the officials at the head of the table, or is it through the clerk?

The Chairman: Mr. ForreSTALL, you indicated who would . . .

An hon. member: A useful contribution.

Mr. Nowlan: Sometimes.

The Chairman: Mr. ForreSTALL.

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, the subject-matter of the amendment will be picked up by officials from the department and the proper address made to the Department of Justice for the purposes that we intend.

The Chairman: Okay. Mr. Tobin, I understand you withdraw L-10. Is that correct?

Mr. Tobin: Correct. And on L-11, I am prepared to follow the same route, but I would like . . .

The Chairman: Excuse me, you have not introduced L-11 yet.

Mr. Tobin: Fine, Mr. Chairman, I will wait for you to ask me to do that.

The Chairman: Would you please do that, Mr. Tobin? But first, is there agreement to withdraw L-10?

Some hon. members: Agreed.

Amendment withdrawn

The Chairman: Thank you very much. Now, Mr. Tobin, please proceed to L-11.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with your permission and the permission of members around the table, in order to avoid introducing, withdrawing, may I be permitted on L-11, as it sits in front of all members of the committee, with unanimous consent, to ask a question or two, and perhaps we can expedite this very quickly.

The Chairman: Would you please introduce the amendment, though?

Mr. Tobin: I shall put it on the table.

[Traduction]

M. Tobin: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai fait quelques commentaires sur cette importante proposition de la Compagnie canadienne des gardiens de port, et compte tenu de l'offre généreuse de M. ForreSTALL de prendre rapidement des mesures à cet effet, nous sommes disposés à retirer cet amendement.

Le président: Est-ce qu'il s'agit de L-10 et de L-11, monsieur Tobin, ou simplement de L-10?

M. Nowlan: Monsieur le président, c'est simplement pour aider M. Tobin à faire adopter son idée, parce qu'elle est intéressante, mais sans retarder le projet de loi pour autant. Moi, vous savez, que vous parliez de registres, de mémoires, de dossiers ou de documents, je m'en moque. Mais s'il s'agit de mettre en oeuvre l'amendement proposé par M. ForreSTALL et ses collaborateurs, y a-t-il une méthode que doit utiliser le greffier pour faire connaître à qui de droit ces propositions de modification? Qui est-ce qui va se charger de faire connaître nos intentions au ministère de la Justice? Est-ce nos témoins qui s'en chargeront, ou est-ce au greffier de le faire?

Le président: Monsieur ForreSTALL, vous disiez que ce serait . . .

Une voix: Une idée intéressante.

M. Nowlan: Parfois.

Le président: Monsieur ForreSTALL.

M. ForreSTALL: L'objet de l'amendement sera transmis par des fonctionnaires du ministère à qui de droit au ministère de la Justice, pour mise en oeuvre.

Le président: Parfait. Monsieur Tobin, vous retirez donc l'amendement L-10, n'est-ce pas?

M. Tobin: C'est bien cela, et je suis disposé à en faire de même avec l'amendement L-11, mais j'aimerais . . .

Le président: Excusez-moi, mais vous n'avez pas encore présenté l'amendement L-11.

M. Tobin: Très bien, monsieur le président, j'attendrai que vous me le demandiez.

Le président: Voulez-vous présenter votre amendement, monsieur Tobin? Mais avant tout, êtes-vous d'accord pour retirer L-10?

Des voix: D'accord.

Amendement retiré

Le président: Je vous remercie beaucoup. Nous passons maintenant à l'amendement L-11, monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, si vous et les membres du Comité le permettez, et pour m'éviter d'avoir à présenter puis à retirer l'amendement, pourrais-je par consentement unanime poser une ou deux questions sur L-11 que vous avez tous sous les yeux, ce qui nous permettra peut-être de le liquider très rapidement.

Le président: Oui, mais commencez par présenter l'amendement.

M. Tobin: Je dépose l'amendement devant vous.

[Text]

I move that clause 59 be amended by deleting line 1 on page 36 and substituting the following therefor:
him, which files shall be open for public

Mr. Chairman, I do not know, in the case of this particular amendment, because I do not have the note in front of me, if it would apply elsewhere throughout the bill. Would the same problem exist for the government as in L-10? Is the amendment acceptable? Not acceptable? Again, it is clarifying the language, making clear what I think the government intends.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I do not have a copy of the amendment. You have renumbered them, Mr. Tobin, The L-11 we have in front of us deals with your concerns about the port wardens. The same thing applies—books shall be open to the public.

Mr. Popp: My gut reaction is that we would have the same problem. What I would undertake to do is write to the Department of Justice and tell them about this change and request that it be included in the omnibus bill.

Mr. Tobin: In that case, Mr. Chairman, with consent, I withdraw L-11.

Some hon. Members: Agreed.

Amendment withdrawn

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Clause 59 agreed to

• 1600

Clause 62 agreed to

On clause 66

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am not going to move my amendment here. I have already lost that battle so why bother?

Clause 66 agreed to

On clause 70

The Chairman: Now we have a bit of porridge. Mr. Angus, under A-17 on page 47 of your amendments book. We have a problem here. I am going to have to move it out of order so rather than have you read it all the way through . . .

Mr. Angus: Mr. Chairman, all I was going to do was recognize the reality of your earlier ruling that it does apply to this particular clause, and therefore I withdraw the amendment that would have provided for additional appeal mechanisms for any regulations provided for under this clause. I am not moving it; therefore it is not before you.

The Chairman: So A-17 is not before the committee. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I was just going to note that the pre-publication part of it has already been accepted and will apply wherever it is necessary throughout. Thank you very much.

An hon. member: Question.

[Translation]

Je propose de modifier l'article 59 en supprimant la ligne 1 page 36 et en la remplaçant par:

filières sont accessibles au public pour

Monsieur le président, n'ayant pas la feuille sous les yeux, je ne sais pas, en ce qui concerne cet amendement, s'il s'appliquerait à d'autres parties du projet de loi. Le même problème se poserait-il pour le gouvernement comme pour l'amendement L-10? L'amendement est-il recevable ou non? Là encore, il s'agit de préciser ce que le gouvernement entend par là.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je n'ai pas d'exemplaire de cet amendement. Vous les avez renumérotés, monsieur Tobin, et l'amendement L-11 que nous avons sous les yeux porte sur la question des gardiens de ports. C'est la même chose qui s'applique, les registres sont accessibles au public.

M. Popp: Mon intuition me dit que nous aurions le même problème, mais je vais m'adresser au ministère de la Justice, expliquer l'amendement que nous avons adopté et demander qu'il soit inclus dans le projet de loi *omnibus*.

M. Tobin: En ce cas-là, monsieur le président, et avec le consentement unanime, je retire L-11.

Des voix: D'accord.

Amendement retiré

Le président: Je vous remercie, monsieur Tobin.

L'article 59 est adopté

L'article 62 est adopté

Article 66

M. Angus: Monsieur le président, je ne vais pas présenter mon amendement. J'ai déjà perdu cette bataille, alors pourquoi perdre mon temps?

L'article 66 est adopté

Article 70

Le président: Nous avons enfin quelque chose à nous mettre sous la dent. Monsieur Angus, nous passons à votre amendement A-17, qui figure à la page 48 de la liasse d'amendements. La situation se corse. Je vais devoir le déclarer irrecevable; alors, au lieu de vous demander de le lire en entier . . .

M. Angus: Monsieur le président, j'allais justement vous dire que la décision que vous avez rendue antérieurement s'applique à cet article également et que je retire donc cet amendement, qui aurait eu pour effet de prévoir des procédures d'appel complémentaires visant tout règlement établi aux termes de cet article. Je ne le présente donc pas.

Le président: Le Comité n'est donc pas saisi de l'amendement A-17. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'allais simplement préciser que le principe de la prépublication avait déjà été accepté et qu'il s'appliquera à tous les autres articles du projet de loi. Merci.

Une voix: Passons au vote.

[Texte]

The Chairman: No. There are other amendments. On page 49, L-13. Mr. Robichaud, will you please move your amendment.

M. Robichaud: Monsieur le président, je propose que l'article 70 du projet de loi C-75 soit modifié par la substitution des lignes 26 à 36, page 40, par ce qui suit:

635.12 (1) compte tenu des dispositions du paragraphe (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu des paragraphes 631.1 (1) et 635.11 (1), devra être publié dans la Gazette du Canada au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Do you want to explain, or is it self-explanatory?

M. Robichaud: Je pense que cela s'explique de soi-même.

The Chairman: Thank you very kindly. Mr. Angus.

Mr. Angus: I just remind members that was the one that passed this morning.

Amendment agreed to

The Chairman: We have now A-18, in the name of Mr. Angus. Would you introduce the amendment, Mr. Angus, please?

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

• 1605

I move that clause 70 of Bill C-75 be amended by deleting line 8 on page 41 and substituting the following:

by the Canadian Coast Guard, and published in *The Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof.

Mr. Chairman, just to very quickly explain the reason behind this particular amendment, under the current procedures, the matters relating to this clause are published in what is referred to as an industry magazine. This will ensure that any regulations made under this proposed section are also published in *The Canada Gazette*. There is only one place an individual can check to see if there are any changes in the rules.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. It appears this amendment is out of order in that it goes beyond the contents of the clause. The clause deals with complying, not publishing; and therefore it is out of order.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may, the clause itself does make specific reference to publication. It says "that appears in Notices to Mariners, published by the Canadian Coast Guard". The clause already seems to suggest that it is a matter

[Traduction]

Le président: Non. Il y a d'autres amendements. Page 49, L-13. Monsieur Robichaud, veuillez présenter votre amendement.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I move that clause 70 be amended by deleting lines 20 to 31, page 40, and substituting the following therefore.

635.12 (1) subject to subsection (2) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 635.1 (1) and 635.11 (1) shall be published in the Canada Gazette at least 90 days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those 90 days shall be afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the minister with respect thereto.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Voulez-vous expliquer cet amendement ou se passe-t-il d'explication?

Mr. Robichaud: I think it is self-explanatory.

Le président: Monsieur infiniment. Monsieur Angus.

M. Angus: Je voulais simplement vous rappeler que nous avons adopté cet amendement ce matin.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement A-18, qui porte le nom de M. Angus. Monsieur Angus, voudriez-vous présenter votre amendement, je vous prie?

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je propose qu'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 en remplaçant la ligne 9, page 41, par ce qui suit:

canadiennes dans les avis aux navigateurs et publiés dans la «Gazette du Canada» au moins 90 jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur.

Monsieur le président, permettez-moi d'expliquer très rapidement la raison pour laquelle je présente cet amendement; d'après le système en vigueur, tout ce qui touche à cet article est publié dans ce qu'on appelle une revue industrielle. Mon amendement aura pour effet de veiller à ce que tout règlement établi en vertu de cet article soit également publié dans la «Gazette du Canada». Ainsi, l'intéressé n'aura à vérifier les changements apportés au règlement qu'à un seul endroit.

Le président: Merci, monsieur Angus. Il semble que cet amendement soit irrecevable, car il va bien au-delà de la portée de cet article. Cet article porte sur le respect des règlements et non pas sur leur publication; votre amendement est donc irrecevable.

M. Angus: Monsieur le président, si vous le permettez, il est bien question de la publication de ces règlements dans l'article lui-même. L'article dit ceci: «que contiennent les avis aux navigateurs publiés par la Garde côtière canadienne». L'article fait bien état de la publication de ces avis, même si ce n'est

[Text]

for publication, albeit it is a reference. I guess what I am saying is the reference is to *The Canada Gazette* as well.

Having said that, Mr. Chairman, if the government has no philosophical problem with the suggestion, perhaps they may wish to examine the issue, and perhaps at the appropriate time in the House they may wish to move an amendment that in effect would ensure that those changes would appear in *The Canada Gazette*.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I might, without commenting on your ruling, simply indicate to Mr. Angus that the dissemination of the information we are dealing with here is in fact mandatory, and that is the purpose of Notices to Mariners. The intent you are seeking is already well met, and I would suggest, without commenting on the ruling, that it is really not necessary.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps could I . . .

The Chairman: I have ruled it out of order. If you wish to debate the clause, fine.

Mr. Angus: In terms of the overall clause, let me ask the Parliamentary Secretary: Are any of the things that are printed in the Notices to Mariners that control vessels, what have you, already at some point in time published in *The Canada Gazette*? I assume that if it is a regulation—are they not required to be published in *The Canada Gazette*?

Mr. Forrestall: I might ask Mr. Hornsby to respond to that.

Mr. Hornsby: What we are trying to convey is that the Notices to Mariners is a legal requirement for publication. It conveys information on such matters as hazards to shipping which may have developed—for example, buoys being out of place, or a light being temporarily out of commission. It is required by law to carry up-to-date copies on a ship; in fact, failure to carry them represents an infraction of the charts and publications regulations. Consequently, the people for whom they are intended are the ones who get them: the mariners—Notices to Mariners. Publishing them in *The Canada Gazette*, apart from gentlemen here, I doubt there are many mariners who read *The Canada Gazette*. The purpose is followed.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We will move on to the next amendment to clause 70, PC-9, on page 51 of your booklet on amendments. Mr. Forrestall, I believe, will introduce it—PC-9.

• 1610

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I move that clause 70 of Bill C-75 be amended by striking out lines 35 to 38 on page 41 and substituting the following:

ment of Transport Act containing all of the following facts, namely,

(a), the date and time of the broadcast,

[Translation]

qu'une référence. Je voudrais y ajouter la «Gazette du Canada».

Cela dit, monsieur le président, si le gouvernement ne s'oppose pas par principe à cette suggestion, peut-être pourrait-il y réfléchir et présenter, au moment opportun à la Chambre, un amendement qui de fait assurerait la publication de ces modifications dans la «Gazette du Canada».

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Sans discuter de la décision que vous avez rendue, monsieur le président, je voudrais simplement indiquer à M. Angus que la publication de ces avis est obligatoire, et c'est la raison pour laquelle ils paraissent dans les avis aux navigateurs. Ainsi, le but que vous recherchez est déjà atteint, et je dirai que votre amendement n'est pas vraiment nécessaire.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi . . .

Le président: Votre amendement est irrecevable. Mais si vous désirez discuter de l'article en question, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Angus: Dans ce cas-là, permettez-moi de poser la question suivante au secrétaire parlementaire. Est-ce qu'une partie de ce qui est publié dans les avis aux navigateurs sur les navires et leur contrôle, l'est également dans la «Gazette du Canada»? S'il s'agit de règlements, ne doivent-ils pas être obligatoirement publiés dans la «Gazette du Canada»?

Mr. Forrestall: Je demanderai à M. Hornsby de bien vouloir répondre à cette question.

M. Hornsby: En fait, les avis aux navigateurs doivent obligatoirement être publiés. Ces avis publient des renseignements, entre autres, sur les dangers à la navigation comme, par exemple, le déplacement de bouées ou la fermeture temporaire d'un phare. De par la loi, tout navire doit avoir à son bord une copie actualisée de ces avis; en fait, le fait de ne pas les avoir à bord constitue une infraction aux règlements régissant les cartes et publications. Par conséquent, ce sont les navigateurs eux-mêmes qui obtiennent ces avis, et c'est pour eux que nous les publions. Je doute fort que beaucoup de navigateurs lisent la «Gazette du Canada». En les publiant dans les avis aux navigateurs, l'objectif recherché est atteint.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement suivant, l'amendement PC-9, page 51 de la liasse d'amendements, amendement qui modifie l'article 70. Monsieur Forrestall, je crois que vous allez présenter l'amendement PC-9.

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 par substitution, aux lignes 40 à 43, page 41, de ce qui suit:

des Transports, et qui atteste des faits suivants, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ces faits, à savoir:

a) le jour et l'heure de la radiodiffusion,

[Texte]

(b), the place from which the broadcast was made, and
 (c), the radio frequency used to make the broadcast,
 shall be received in evidence and, in the absence of evidence to the contrary, as proof that the instruction or direction was broadcast by the Canadian Coast Guard.

Mr. Popp: Mr. Chairman, just to refresh the memories of the members of the committee, this amendment is being moved in order to bring this particular provision in line with the Charter of Rights and Freedoms. At the time when this bill was tabled, it was automatically reviewed by the Department of Justice, who gave the advice that paragraph 635.13(3) might be in conflict with the charter, in particular paragraph 11(d) of the charter, which provides for a trial by an independent and impartial tribunal. It was thought, because of the words, that the certificate represents conclusive evidence that this could be a conflict with that particular provision of the charter. So the amendment has been worked out with the Department of Justice and I think makes the provision clearer now and also provides the accused with the possibility of refuting the substance of the certificate.

Mr. Angus: I want to thank the parliamentary assistant and the staff for bringing in this amendment. I think it goes a long way to meet the concerns that were expressed before the committee.

Amendment agreed to

The Chairman: We will go to Mr. Angus for A-19 on page 53 of your amendments booklet. Mr. Angus, would you introduce your motion?

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I move that clause 70 of Bill C-75 be amended by adding immediately after line 24 on page 42 the following:

(d) respecting the appointment of special Inuit pilots to guide vessels through sensitive Arctic waters.

Mr. Chairman, if I may provide a brief explanation, one of the committee sessions, one which I was not able to be present for but which my colleagues Mr. Fulton and Mr. Blaikie sat in on, dealt with the question of sensitive northern waters. Quite frankly, within the context of the overall bill before us, Bill C-75, there is not much latitude in terms of where we can deal with the concerns they expressed before us.

• 1615

My intention here is to give the government enabling powers to come up with some kind of procedure under regulations that would allow for the placement of knowledgeable Inuit on the vessels travelling through the Arctic waters to ensure that where there is a choice in terms of passage for a vessel they can choose one based on their knowledge of migration patterns or on the patterns of their people's moving across the ice to direct the vessels to the areas where they would have the least environmental impact.

[Traduction]

b) l'endroit d'où elle a été faite,
 c) la fréquence utilisée pour cette radiodiffusion.

M. Popp: Monsieur le président, je voudrais rappeler aux membres du Comité que cet amendement est présenté en vue de rendre cette disposition conforme à la Charte des droits et libertés. Lorsque ce projet de loi a été présenté, il a été examiné d'office par le ministère de la Justice, qui nous a fait savoir que le paragraphe 635.13(3) pourrait ne pas être conforme à la Charte et contrevenir à l'alinéa 11d) de cette même Charte, qui prévoit que tout procès doit être mené par un tribunal indépendant et impartial. En raison de la formulation de cet article, le ministère a pensé que le fait que le certificat en question était recevable en preuve et faisait foi de son contenu, contreviendrait peut-être à cette disposition de la Charte. Nous avons donc reformulé cette disposition avec l'aide du ministère de la Justice et je crois que cet article est maintenant plus clair et permet maintenant à l'accusé de réfuter l'objet du certificat.

M. Angus: Je voudrais remercier le secrétaire parlementaire et ses collaborateurs d'avoir présenté cet amendement. Il permet de répondre aux préoccupations exprimées devant ce Comité.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement A-19 de M. Angus qui figure à la page 53 de la liasse d'amendements. Monsieur Angus, voudriez-vous, je vous prie, présenter votre amendement?

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je propose que l'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 en ajoutant, immédiatement après la ligne 25, page 42, ce qui suit:

d) sur la nomination de pilote Inuit spéciaux chargés de guider les navires dans certaines eaux de l'Arctique où la navigation est délicate.

Monsieur le président, permettez-moi de vous donner une brève explication de cet amendement; lors d'une séance de ce Comité, à laquelle je n'ai pas assisté, mais à laquelle mes collègues MM. Fulton et Blaikie ont assisté, il a été question de la difficulté de traverser les eaux arctiques. Il faut avouer que le projet de loi que nous examinons, le Bill C-75, n'offre pas beaucoup de marge de manœuvre pour répondre aux préoccupations qui ont été exprimées devant le Comité.

Mon amendement aurait pour effet de donner au gouvernement le pouvoir d'établir un mécanisme réglementaire quelconque qui permettrait de placer des Inuits compétents sur les navires traversant les eaux arctiques pour veiller, le cas échéant, à ce qu'un navire choisisse la meilleure voie de passage en fonction de ce que savent ces Inuits à propos des voies de migration ou du mode de vie des Inuits leur permettant ainsi de guider les navires vers les régions où l'impact sur l'environnement serait réduit au minimum.

[Text]

I would encourage the government to very seriously consider this amendment. I think it is important for us to respond in some way to their concerns. This is not the answer, but it will give the government some powers to try to address those concerns.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Stewart to respond to this.

Mr. G.R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, there are now many safeguards in the Arctic, as members will know. We have the Arctic Waters Pollution Prevention Act. The shipping control zones in the Arctic describe what classes of ships can traverse the Arctic in various conditions.

We look upon this as an added regulatory burden, which is not required at the present time. The whole notion of a potential pilotage regime in the Arctic could be read into this particular amendment. The history of shipping in the Arctic has been commendable. There are no particular examples to refer to that would suggest this amendment is appropriate from this point of view.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Is there any further discussion? Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Monsieur le président, j'appuie l'amendement proposé par M. Angus. Lorsque les gens qui ont fait la suggestion ont comparu, ils nous ont dit qu'ils considéraient comme un habitat les champs de glace que les bateaux auraient à traverser, et qu'on ne devrait pas permettre à n'importe qui de passer n'importe où et n'importe quand dans ces champs de glace. Quiconque passe devrait au moins avoir une certaine connaissance de la vie des animaux qui vivent dans cet habitat.

Je crois que c'est très important pour les Inuits que quelqu'un puisse guider les navires vers des régions moins sensibles, là où leur mode de vie est le moins possible affecté.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, this is not in relation to this amendment but I am wondering whether I will have the opportunity to come back to proposed section 635.14 of clause 70 before we . . . on page 42 . . .

The Chairman: Are you talking about PC-9?

Mr. Johnson: No, clause 70, the bill itself, the amendment.

The Chairman: At what page?

Mr. Johnson: On page 42 of the amendments.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: I do not think there is anything before the committee as yet. What is being suggested is that before we

[Translation]

J'encourage vivement le gouvernement à réfléchir sérieusement à cet amendement. Je crois que nous devons absolument répondre d'une façon ou une autre aux préoccupations qu'ils ont exprimées. Ce n'est pas une solution idéale, mais cet amendement permettra de donner au gouvernement certains pouvoirs pour qu'il puisse répondre à ces préoccupations.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi de demander à M. Stewart de bien vouloir répondre à cette question.

M. G.R. Stewart (sous-commissaire, Garde côtière canadienne): Monsieur le président, la protection de l'Arctique est déjà bien assurée, comme les députés le savent, grâce à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Les zones de contrôle de la navigation dans l'Arctique définissent les catégories de navires autorisés à traverser l'Arctique selon les conditions.

Cet amendement constituerait un fardeau réglementaire supplémentaire dont nous n'avons pas besoin à l'heure actuelle. Cet amendement risquerait d'introduire tout un nouveau régime de pilotage des navires dans les eaux arctiques. L'histoire de la navigation dans l'Arctique a été sans tache. D'autre part, rien ne permet de croire que cet amendement s'impose de ce point de vue.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Avez-vous d'autres observations à faire? Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I give my support to the amendment moved by Mr. Angus. When those who made that suggestion appeared before the committee, they said to us that they considered as a habitat the icefields that the ships would have to go through and that the government should not allow anybody to pass anywhere and at any time through these icefields. Those who go through these icefields should at least be aware of the life patterns of the animals who live in this habitat.

I think it is crucial for the Inuit people that somebody be allowed to guide these vessels through less sensitive areas where there lifestyle would be the least disturbed.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, cela n'a rien à voir avec cet amendement, mais je me demande si je pourrais à un moment donné revenir sur l'article 635.14 de l'article 70 avant de . . . page 42 . . .

Le président: Faites-vous allusion à l'amendement PC-9?

M. Johnson: Non, à l'article 70 du projet de loi.

Le président: Quelle page?

M. Johnson: Page 42 de la liasse d'amendements.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je ne crois pas que quoi que ce soit ait été présenté devant le Comité. M. Johnson voudrait pouvoir discuter d'une

[Texte]

call for a vote on the passage of clause 70 Mr. Johnson wants to have an opportunity to address himself to another clause.

The Chairman: All right. Is there any further discussion on A-19? Mr. Angus.

Mr. Angus: I have just one final comment. The realities of those waters are such that you probably could not write a set of regulations that would respond to the realities. Because of the shifting ice floes and because of the migration patterns or what have you, while you can predict some, you cannot predict others. The only way of giving the people whose livelihood depends on movement across the ice floes is to give them the opportunity to have somebody on a vessel; perhaps not all year round, but at particular times when it is sensitive, to say, go there, not there. That is all I am asking for.

• 1620

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Any further discussion? Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Along with the discussion, I guess we will have the vote, but with respect, I really wonder if this amendment is in order? After all, the bill refers to information given to those going through the water; respecting conditions under which traffic goes through the water and information to be given to ships, and this amendment is going through another whole area about who is competent and qualified to go through the water.

I am not going to prolong it. I think the thing is out of order but regardless, let us get on with the vote. I really think it is out of order and that is the problem members have when you get out-of-order amendments. It may be a very laudable clause, but I question whether it comes within the ambit of the section it is purportedly amending, because it goes way beyond that. It extends it into hiring practices as who is competent to go through the water and that is not the way I read it at the moment.

Mr. Angus: Are you asking for information?

The Chairman: It is possible to move this amendment as (e) after line 45 or attach it to clause 10. Those are suggestions from the Chair but . . .

Mr. Angus: I am sorry, Mr. Chairman, I missed the first part.

The Chairman: —I have permitted the discussion to go on at this point.

Mr. Nowlan: The only other comment I have, Mr. Chairman, to show you the problems that an interesting amendment like this—for a laudable cause, undoubtedly—is that you have other sensitive waters up the Labrador coast and up to northern Newfoundland and out in San Juan; you have all sorts of facets, so let us vote on the amendment and see what happens to it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, sorry, I missed the first part of your comments. Did you indicate that it should be in a different place?

[Traduction]

autre disposition avant que nous ne passions au vote de l'article 70.

Le président: Très bien. Avez-vous d'autres observations à faire à propos de l'amendement A-19? Monsieur Angus.

M. Angus: J'ai une dernière observation à faire. À propos de ces eaux, la situation est telle qu'il serait vraisemblablement difficile de rédiger des règlements qui correspondraient à la réalité et ce, en raison des mouvements de glace, des modes de migration; on peut en prévoir certains mais pas d'autres. La seule façon de protéger ceux dont le mode de vie dépend de la traversée de la banquise, est de permettre à un spécialiste de la région d'être sur ces navires; je ne demande pas à ce qu'il le soit toute l'année, mais aux époques où la situation est particulièrement difficile et ce, pour qu'il puisse guider les navires. C'est tout ce que je demande.

Le président: Merci, monsieur Angus. Avez-vous d'autres observations à faire? Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Après avoir discuter de cet amendement, je suppose que nous allons passer au vote, mais je me demande si cet amendement est vraiment recevable? Après tout, le projet de loi porte sur les renseignements donnés à ceux qui traversent ces eaux sur les modalités en vertu desquelles ces navires peuvent traverser ces eaux et sur les renseignements devant être fournis aux navires; or, cet amendement présente un tout autre sujet, celui de la compétence de ceux autorisés à traverser ces eaux.

Je ne veux pas m'attarder là-dessus. Je crois que cet amendement est irrecevable mais passons quand même au vote. À mon avis, il est irrecevable et c'est le problème qui se pose lorsque des amendements sont irrecevables. Il se peut que cet amendement soit fort louable, mais je me demande s'il relève de l'article qu'il est censé modifier car j'estime qu'il est hors sujet. Il y est question de pratique d'embauche, de savoir qui peut traverser ces eaux et ce n'est pas ainsi que je comprends cet article.

M. Angus: Demandez-vous des renseignements?

Le président: On pourrait présenter cet amendement comme étant l'alinéa e) après la ligne 49 ou le rattaché à l'article 10. Voilà ce que propose la présidence mais . . .

M. Angus: Excusez-moi, monsieur le président, mais je n'ai pas entendu la première partie de ce que vous avez dit.

Le président: . . . je vous ai laissé parler jusqu'à présent.

M. Nowlan: Monsieur le président, pour vous montrer à quel point un amendement intéressant comme celui-ci peut poser de problèmes, bien qu'il soit fort louable, il n'y a aucun doute, il existe d'autres eaux névralgiques le long de la côte du Labrador, au nord de Terre-Neuve jusqu'à San Juan; cet amendement ouvre d'autres portes et je vous demanderais donc de voter et voir ce qui se produit.

M. Angus: Monsieur le président, excusez-moi, mais j'ai raté la première partie de ce que vous avez dit. Avez-vous dit que cet amendement devrait être introduit ailleurs?

[Text]

The Chairman: Yes, I was going to suggest that you could move it as (e) after line 45—that is one option—or move it to clause 10.

Mr. Angus: Could I just do it as paragraph (e)?

Mr. Nowlan: I must say it is easier to dispose of it here, one way or the other.

Mr. Angus: Yes, let us not bounce it back to the table; we have enough work to do there. So if I could just change it so that it is new paragraph (e) following line 45 on page 42.

The Chairman: Okay. Is it agreed to rearrange it, to make that change?

Mr. Angus: In effect, I have withdrawn the first one and replaced it with this second amendment.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I just want to understand what Mr. Angus is proposing. Is he proposing when he makes his amendment that there be an Inuit pilot attached to vessels through sensitive Arctic waters, primarily through waters that are yet basically . . . I do not know if I would go as far as saying uncharted, but areas that are not normal, traditional, regular shipping lines in the Arctic? Is that what he is telling us?

Mr. Angus: Well, I am not sure if I can . . .

Mr. Tobin: For instance, environmental concerns?

Mr. Angus: It is in terms of environmental concerns, but not as we know them down in this part of the country. We think of them in terms of oil spills and what have you.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Angus: This is in the case where the shipping lane . . . whether it is a regular lane or an irregular one that cuts across the ice fields in such a way as to break up either the animal migration patterns at a particular time of the year or to impede or in fact to isolate a settlement of Inuit hunters or just a settlement, period, that may in fact but cut off from their normal land base.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: A brief comment, Mr. Chairman. I am going to be supporting this amendment by Mr. Angus. Mr. Chairman, the committee should bear in mind . . . Mr. Nowlan talks about possibility of Labrador waters and so on and similar types of circumstances. While there may to some extent be some similarities, I do not think to the same extent, given the development of the ship lanes in Labrador, if you want—as Mr. Johnston can attest—compared to the Arctic.

I think Mr. Angus makes a very sound and sensitive suggestion to the committee, because this amendment in no way empowers the Government of Canada or prevents

[Translation]

Le président: Oui, j'allais vous proposer d'en faire l'alinéa e), après la ligne 49, ou de le présenter comme modifiant l'article 10.

M. Angus: Pourrais-je le présenter comme étant l'alinéa e)?

M. Nowlan: Il serait plus facile de voter tout de suite.

M. Angus: Oui, ne le ramenons pas à tout bout de champ; nous avons suffisamment de travail à abattre. Alors, permettez-moi de le présenter comme le nouvelle alinéa e), après la ligne 49, page 42.

Le président: Bien. Êtes-vous d'accord pour que nous procédions à ce changement?

M. Angus: En fait, j'ai retiré le premier et l'ai remplacé par ce deuxième amendement.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais simplement comprendre ce que propose M. Angus. Son amendement aura-t-il pour effet de s'assurer qu'un pilote Inuit se trouve sur les navires traversant les eaux névralgiques de l'Arctique, en particulier les eaux qui grosso modo demeurent . . . je ne sais pas si je devrais aller jusqu'à dire inexplorées, mais des régions qui ne correspondent pas aux lignes de navigation normales et traditionnelles? Est-ce là l'objectif recherché par votre amendement?

M. Angus: Eh bien, je ne sais pas si je peux . . .

M. Tobin: Par exemple, pour des raisons d'ordre écologique?

M. Angus: Oui, c'est pour répondre à des préoccupations d'ordre écologique, mais non celles que nous connaissons ici dans cette partie du pays. Lorsque nous pensons à l'environnement, nous pensons aux déversements de produits pétroliers et ainsi de suite.

M. Tobin: Oui.

M. Angus: Dans ce cas-ci, ce qui me préoccupe, c'est un navire qui traverserait les champs de glace ce qui aurait pour effet de perturber les modes de migrations d'animaux à une époque donnée de l'année ou d'isoler un groupe de chasseurs Inuit ou simplement une colonie Inuit qui serait alors séparée de sa base habituelle.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Permettez-moi de faire une brève observation, monsieur le président. J'appuie l'amendement présenté par M. Angus. Monsieur le président, le Comité devrait garder à l'esprit . . . M. Nowlan nous a parlé des eaux du Labrador ainsi que d'autres eaux qui pourraient être touchées par cet amendement. Même si ces eaux présentent certaines similitudes, je ne crois pas que les eaux du Labrador soient aussi névralgiques que celles de l'Arctique, compte tenu des nombreuses voies navigables qui existent dans le Labrador, comme pourrait vous le confirmer M. Johnston.

Je crois que M. Angus a présenté une très bonne suggestion au Comité car cet amendement n'a pas pour effet d'entraver le commerce dans les eaux arctiques, d'en empêcher son dévelop-

[Texte]

commerce from proceeding through Arctic waters or development from occurring in Arctic waters or vessels from transporting in Arctic waters. It merely requires that there be on board the vessel in that kind of sensitive passage a member of the Inuit community who is familiar with the habitat and so on, in those kinds of areas, so that the ship's captain have the benefit of that local knowledge.

• 1625

So I think members should bear in mind in voting that this is not in any way preventing transportation through Arctic waters. It is not preventing movement or hindering it. It is merely giving a sensitive element in local knowledge to the ship as it plies those sensitive waters, and in that context, I think it is an amendment that we ought to consider. I think we could serve the Inuit community well in supporting this.

Amendment negated

The Chairman: I believe A-20 is the next, followed by L-14. A-20 is in the name of Mr. Angus. Would you please introduce your amendment, Mr. Angus?

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I move that clause 70 of Bill C-75 be amended by deleting lines 17 to 27 on page 43 and substituting the following:

635.18 (1) With respect to any ship about to enter or within a Vessel Traffic Services Zone, the Commissioner of the Canadian Coast Guard may for the purposes of promoting safe and efficient navigation or environmental protection, but subject to any other Act of Parliament governing ports or harbours and any regulation or by-law made under such Act, to the Pilotage Act and Regulations made thereunder and to any regulation made under Sections 635.1, 635.11 and 635.16.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Would you care to explain your amendment, please?

Mr. Angus: Mr. Chairman, when the Canadian Merchant Service Guild appeared before this committee, and in subsequent correspondence, they expressed concern over the uncertainty with respect to the control of the ship. Their position is that not only was it very important from a safety and liability perspective that no ambiguity exists on this point, but it is most appropriate from a drafting perspective that this legislation contain what they call an objects clause.

The uncertainty with respect to control of the ship is compounded, in their belief, by the fact that section 635.18 of the proposed amendments provides that the Commissioner of the Canadian Coast Guard or anyone acting on his behalf can, among other things, give directions to the master, pilot or watchkeeper, subject to any other act of Parliament governing ports or harbours and any regulation or by-law made under such act, but it makes no mention of such directions being subject to the Pilotage Act.

[Traduction]

pement ou d'empêcher les navires de charge de traverser les eaux arctiques. Cet amendement exige simplement qu'un membre de la communauté Inuit, qui connaît bien l'habitat de ces régions, soit à bord de ce navire lorsqu'il traverse une région névralgique et ce, en vue d'aider les capitaines de navires.

Je crois donc que les députés devraient garder à l'esprit que cet amendement n'empêche en aucune façon le transport des marchandises à travers les eaux arctiques. Il n'entrave pas la circulation de ces navires pas plus qu'il ne l'empêche. Il permet simplement d'aider les capitaines de navire à traverser ces eaux névralgiques et cela dit, je crois que nous devrions considérer cet amendement d'un oeil favorable. Nous aiderions beaucoup la communauté Inuit si nous décidions de l'adopter.

L'amendement est rejeté

Le président: Je crois que l'amendement suivant porte le numéro A-20 qui sera suivi du numéro L-14. Le numéro A-20 porte le nom de M. Angus. Veuillez présenter votre amendement, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je propose qu'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 par substitution, aux lignes 19 à 32, page 43, de ce qui suit:

635.18 (1) Pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement, le commissaire de la garde côtière canadienne a, sous réserve de toute autre loi du parlement concernant les ports les havres et ses règlements d'application ainsi que les règlements administratifs pris en application de cette loi, sous réserve de la Loi sur le pilotage et ses règlements d'application et sous réserve des règlements pris en vertu des articles 135.1, 635.11 et 635.16, les pouvoirs suivants, à l'égard des navires qui se trouvent dans une zone de service de trafic maritime ou approchent une telle zone:

Le président: Merci, monsieur Angus. Voudriez-vous nous expliquer pourquoi vous présentez cet amendement?

M. Angus: Monsieur le président, lorsque la Guild de la marine marchande du Canada a comparu devant le Comité, et dans les lettres que nous avons reçues par la suite, elle s'est inquiétée de l'incertitude qui planait sur la surveillance du contrôle maritime. À ses yeux, non seulement est-ce important du point de vue de la sécurité de la responsabilité qu'il n'existe aucune ambiguïté sur ce point, mais il est également important que ce texte de loi renferme ce qu'ils appellent un article complété.

L'incertitude plannant sur le contrôle du navire est d'autant plus importante, à leurs yeux, que l'article 635.18 du projet de loi déclare que le commissaire de la garde côtière canadienne ou toute personne agissant en son nom peut, en outre, donner des instructions au capitaine, au pilote ou à l'officier de quart, sous réserve de toute autre loi du Parlement concernant les ports ou les havres et les règlements d'application ainsi que les règlements administratifs pris en planification de cette loi,

[Text]

Although they made representations on several occasions respecting this submission, they do not feel they have received an appropriate answer as to why the Pilotage Act is not mentioned.

It should also be noted in this respect that section 16.2 of the Pilotage Act provides that a licensed pilot who has the conduct of the ship is responsible to the master for the safe conduct of the ship. Without explicit provision making the marine traffic regulator subject to the Pilotage Act, one wonders whether section 16.2 has the same force and effect as before. Certainly, the exclusion of any reference to the Pilotage Act leaves the matter open to doubt.

Mr. Chairman, what I am trying to do by this amendment—which basically just adds the words “to the Pilotage Act and Regulations made thereunder” to the clause—is to try and sort out in my own way the confusion or the possible confusion as to who is in charge. I think clearly, we want to ensure that in a time of crisis, which is really when the problem will arise, we know who is in charge.

We may disagree as to who it should be in terms of the pilot versus the master, but clearly it has to be somebody on that vessel who has the power to say to somebody on shore that he is sorry but that does not make sense. We have provisions elsewhere in the act which provide for a review of those decisions, but clearly, the person on the vessel has the best opportunity to make a decision which is most appropriate for that vessel.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the purpose of the motion, as Mr. Angus has explained, would be to make the directions that may be given under subsection 635.18 (1) subject to the Pilotage Act.

• 1630

Mr. Chairman, we would submit that according to section 16 of the Pilotage Act, a ship while navigating in the compulsory pilotage area must have on board a licensed pilot who has the conduct of the ship. There is nothing in subsection 635.18(1) that alters any provision of the Pilotage Act whatsoever, particularly with regard to who has conduct of the ship. The Marine Traffic Regulator is not given conduct of the ship under section 635.18. Therefore, there is no need to make the provision subject to the Pilotage Act.

The other legislation mentioned the opening words of subsection 635.18(1). It is on a different footing. Under that legislation, port authorities had complete jurisdiction in the confines of the ports. Technically, therefore, they could set up their own VTS centres. It is not the intention, Mr. Chairman, that subsection 635.18(1) should override other acts of Parliament governing ports and harbours, including any regulations that may be adopted under those acts to deal with VTS.

[Translation]

mais ne précise pas que ces instructions sont données sous réserve de la Loi sur le pilotage.

Même s'ils ont fait plusieurs démarches à ce propos, ils n'estiment pas avoir reçu de réponse satisfaisante sur ce point, soit, pourquoi le projet de loi ne fait mention de la Loi sur le pilotage.

D'autre part, l'article 16.2 de la Loi sur le pilotage déclare qu'un pilote breveté qui assure la conduite d'un navire est responsable envers le capitaine de la sécurité de la navigation du navire. Si le responsable du trafic maritime n'est pas soumis à l'application de la Loi sur le pilotage, on est en droit de se demander si l'article 16.2 dispose de la même force et du même effet qu'auparavant. L'exclusion de toute référence à la Loi sur le pilotage laisse planer des doutes à ce sujet.

Monsieur le président, je présente cet amendement, qui ne fait qu'ajouter les mots: «Sous réserve de la Loi sur le pilotage et ses règlements d'application» à l'article, pour essayer de dissiper toute confusion possible sur la personne en charge. Nous voulons nous assurer que, si crise il y a, puisque c'est à ce moment-là que les problèmes surviendront, que nous savons qui est responsable.

Nous n'arriverons peut-être pas à nous mettre d'accord sur la personne qui doit être responsable, le pilote ou le capitaine, mais il est manifeste que quelqu'un à bord de ce navire doit pouvoir dire à quiconque est sur terre qu'il regrette, mais que cela ne tient pas debout. D'autres dispositions de la loi prévoient l'examen de ces décisions, mais il est évident que c'est la personne à bord du navire qui est mieux à même de prendre la meilleure décision.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, l'amendement proposé par M. Angus, comme il l'a expliqué, aurait pour effet de soumettre les instructions données en vertu du paragraphe 635.18(1) à l'application de la Loi sur le pilotage.

Monsieur le président, d'après l'article 16 de la Loi sur le pilotage, un navire à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire doit avoir à son bord un pilote breveté qui assure la conduite du navire. Le paragraphe 635.18(1) ne modifie d'aucune façon les dispositions de la Loi sur le pilotage, en particulier en ce qui concerne celui qui est maître à bord. D'après l'article 635.18, le régulateur de trafic maritime ne pilote pas le navire, et c'est pourquoi il n'est pas nécessaire de faire relever cette disposition de la Loi sur le pilotage.

L'autre loi reprenait les mots d'introduction du paragraphe 635.18(1), mais il ne s'agit pas de la même chose. D'après cette loi, les autorités portuaires ont toute autorité dans les limites des ports et pourraient donc, en théorie, monter leurs propres centres de services de trafic maritime. Dans l'esprit du législateur, Monsieur le président, le paragraphe 635.18(1) n'est pas censé primer sur les autres lois du Parlement qui régissent les ports ni les règlements portant sur les services de trafic maritime qui pourraient être adoptés dans le cadre de ces lois.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I was aware of some of the uncertainties of the Federation of the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots Association concerning this clause, and I just wanted to ask the officials to comment on it. But I do believe that Mr. Forrestall has amply answered my question.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, what Mr. Forrestall said a moment ago is correct, I understand. Since this amendment is almost identical to the amendment that we were going to move, called L-14, I have had a chance to discuss with both the Commissioner of the Coast Guard and with the representative of the Federation of the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots Association here in the room, our amendment L-14, which is identical in fact to the amendment being put by Mr. Angus. And the understanding we have had flowing out of the discussion, which Mr. Angus could not have been privy to, with both the representative for the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots Association and with the Commissioner of the Canadian Coast Guard is in fact that there is not a conflict between the Pilotage Act and this particular section.

Therefore, Mr. Chairman, I would give notice now that I will be withdrawing L-14. And having had the assurance and discussion with both the representative of the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots Association and the Commissioner of the Canadian Coast Guard, I believe we can move forward. I could give Mr. Angus my word on that discussion.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. The only concern I have about it, and I think Mr. Angus' proposed amendment would take care of it, is the defence method. The onus on the master or the deck officer is quite different to that which is on the pilots. So I have to agree with Mr. Angus' amendment on this.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Mr. Angus.

Mr. Johnson: I agree with it.

The Chairman: Mr. Angus, did you indicate that you wanted to ask another question?

Mr. Angus: Mr. Chairman, just briefly, if I may, and I appreciate the comments by Mr. Tobin in particular, but it is my understanding that there is still some question in the minds of pilots and others who are involved that it is not black and white enough. They feel there is a need for some kind of clarification. Perhaps I could suggest—and I am assuming that I will not be successful in getting this amendment through—that government may wish to spend some time between now and report stage, whenever that may be, to see if they can find a wording somewhere in the applicable parts of the bill that, once and for all, clarifies the matter. I can assure you that if it is not clarified, they are going to keep after us.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, Monsieur Forrestall. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, Monsieur le président. Je savais que la Fédération des pilotes des Grands lacs et du Saint-Laurent avait des incertitudes sur cet article, et j'allais demander à nos témoins quelques explications, mais M. Forrestall m'a devancé.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Gray. Monsieur Tobin.

M. Tobin: M. Forrestall avait tout à fait raison, Monsieur le président. Puisque cet amendement est presque semblable à l'amendement L-14 que nous allions proposer, j'ai pu en discuter ici même avec le Commissaire de la Garde côtière avec le représentant de ladite Fédération, notre amendement L-14 étant identique en fait à celui qui est proposé par M. Angus. D'après cette discussion, dont M. Angus n'était pas au courant, il n'existe pas de conflit entre la Loi sur le pilotage et cet article spécifique.

C'est pourquoi, Monsieur le président, je retire officiellement l'amendement L-14, à la suite de la discussion et des assurances que j'ai reçues à la fois du représentant de la Fédération et du Commissaire de la Garde côtière canadienne, et je crois pouvoir garantir à M. Angus que nous avons ces assurances et que nous pouvons poursuivre.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Je vous remercie, Monsieur le président. La seule question qui me préoccupe encore et à laquelle répondrait le projet d'amendement de M. Angus est la méthode de défense. La responsabilité du capitaine ou de l'officier de quart diffère considérablement de celle du pilote et sur ce point je suis donc d'accord avec l'amendement de M. Angus.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Johnson. Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Johnson: Je suis d'accord là-dessus.

Le président: Monsieur Angus, est-ce que vous aviez une autre question à poser?

M. Angus: Très brève question, Monsieur le président, je remercie M. Tobin de ses commentaires, mais je crois savoir que les pilotes et autres personnes concernées par cet article continuent à penser que les termes n'en sont pas suffisamment clairs, et qu'il gagnerait à être précisé. Je ne parviendrai probablement pas à faire adopter cet amendement, mais je pourrais peut-être prier les représentants du gouvernement d'y réfléchir avant le stade du rapport, dont nous ne connaissons pas la date, pour préciser le libellé des passages pertinents de la loi de façon qu'il ne laisse plus de place à aucun doute. Croyez bien que si les termes ne sont pas précisés, ils n'arrêteront pas de nous talonner.

[Text]

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, we are always pleased to take suggestions under consideration and that is one that we will.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, for purposes of clarification, so this committee might understand what the ramifications of Mr. Angus' amendment are—assuming for purposes of clarification only—the amendment is put and is passed, after some discussion and so on, we have been told that there is no conflict. If we assume there is no conflict, if all the amendment does is cast that in stone or make it clear in black and white, then there would be no harm in having it moved. This would cure the uncertainty.

• 1635

But let me ask this question to the officials: Are there any negative consequences if we include this amendment in the clause, if all it does is make clear what the government intends anyhow?

The Chairman: Mr. ForreSTALL.

Mr. ForreSTALL: I do not want to get in too deeply, but the principal problem, Mr. Tobin, is that it is bad draftsmanship. If you carry that principle to its end, then, in virtually everything you did, you would have to be careful to list those things to which it is subject—subject to this and subject to that. I would very much prefer to draw the analogy—I am not addressing the comment just made—that no matter who is controlling an aircraft from the ground, the captain is still in command.

It is just bad draftsmanship and would lead to bad drafting habits, I think.

The Chairman: Thank you, Mr. ForreSTALL. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I have to ask Mr. ForreSTALL: Is that the only difficulty the government has in making clear what it claims already the case, or already intends, that it is a bad precedent? Does it mean on every other occasion you will want exclusive lists to which things do not apply?

If that is the only problem you have, given that we have such a sober, serious and mature committee—we would never fall into that bad habit anyway, even though we might occasionally start a precedent—I am inclined to say, if that is the only difficulty for the government, to make clear something where there is uncertainty... I have listened to the words of Mr. Morrissey Johnson, who is such a great influence on me in this committee, and I would be prepared, Mr. Chairman, if that is the only difficulty for the government, to support this amendment.

Mr. ForreSTALL: May we have the question, Mr. Chairman, please.

The Chairman: The question has been resolved.

Amendment negated

[Translation]

M. ForreSTALL: C'est un conseil que nous nous empresserons de suivre.

M. Tobin: Monsieur le président, je préciserais donc, à supposer qu'il ne s'agisse que d'apporter une précision, et pour que ce Comité comprenne les ramifications de l'amendement de M. Angus, que l'amendement a été adopté après discussion et après qu'on nous a assuré qu'il n'y avait pas conflit. Si nous reconnaissons donc qu'il n'y a pas conflit, si l'amendement ne vise qu'à préciser la question et à l'incorporer à la loi, il n'y aurait pas de mal à le proposer, ce qui dissiperait l'incertitude.

Mais permettez-moi de poser aux haut fonctionnaires la question suivante: l'inclusion de cet amendement dans l'article aurait-elle des conséquences néfastes, s'il n'a pour objectif que de préciser ce que le gouvernement entend faire de toute façon?

Le président: Monsieur ForreSTALL.

M. ForreSTALL: Je ne veux pas trop approfondir la question, mais la principale difficulté, monsieur Tobin, c'est que la rédaction en est défectueuse. Si vous allez alors jusqu'au bout de ce principe, vous devriez, dans presque tout ce que vous faites, dresser la liste des conditions et des réserves auxquelles vos actes sont soumis. Je ne réponds pas directement à l'observation que vous venez de faire mais j'aimerais vous citer une analogie: quelque soit la personne au sol qui dirige un avion, le seul responsable n'en est pas moins le commandant de bord.

L'amendement est mal rédigé, et si nous l'adoptons nous ne ferions qu'encourager ce genre de rédaction défectueuse.

Le président: Je vous remercie, monsieur ForreSTALL. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je voudrais demander à M. ForreSTALL si c'est la seule raison pour laquelle le gouvernement trouve difficile d'explicitier ce qui lui paraît être déjà dans la loi, ou dans les intentions, à savoir qu'il s'agit d'un précédent regrettable? Est-ce que cela signifie qu'en toute autre occasion vous voudrez des listes d'exclusions?

Si c'est là votre seule difficulté, compte tenu du fait que ce Comité prend son travail au sérieux et fait preuve de maturité et de réflexion, vous pouvez être assurés que nous ne prendrons jamais cette mauvaise habitude, même s'il nous arrive de créer un précédent. Si c'est la seule objection du gouvernement, clarifier un passage qui laisse planer des doutes... J'ai écouté ce qu'avait à dire M. Morrissey Johnson, qui exerce une telle influence sur moi dans ce Comité, et je serais disposé, monsieur le président, si c'est là la seule objection du gouvernement, à appuyer cet amendement.

M. ForreSTALL: Est-ce qu'on peut mettre la question aux voix, monsieur le président s'il vous plaît?

Le président: La question a été résolue.

L'amendement est rejeté

[Texte]

The Chairman: Next on my list is L-14.

Mr. Tobin: It is withdrawn, Mr. Chairman.

The Chairman: With consent, it is withdrawn.

Next, A-22, in the name of Mr. Angus. It is page 55 in your book of amendments; page 45 in the bill. Mr. Angus, please.

Mr. Angus: I move that clause 70 of Bill C-75, be amended by (a) deleting the words "person or" from line 42 on page 45; (b) adding immediately after line 17 on page 46 the following:

(2) Any master, pilot or person in charge of the deck watch who contravenes (a) (b) or (c) above is, subject to subsection (93), guilty of an offence and liable upon summary conviction to a fine not exceeding \$2,000.

Mr. Chairman, if I may explain, during the hearings . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Angus. The Chair has some difficulty here. The amendment really should be ruled out of order because it goes beyond the financial initiative of the Crown. According to Beauchesne's 773.(7), it is out of order. If you wish to talk about the general clause, you may.

Mr. Angus: Mr. Chairman, again, this is an appeal to the Parliamentary Secretary. We heard during our hearings that there was concern about an apparent imbalance between the fine that could be levied against a ship and the fine that could be levied against a person.

• 1640

The act currently provides for a \$50,000 fine to either the vessel—i.e. the owner, I guess—or the master or any other employee. What I am suggesting here, which I would like the government to consider, is to reduce the level of penalty for the individual from \$50,000 to \$2,000. If you look at the rules he could break, I would suggest that the penalty of \$2,000 is much more appropriate. So I would just ask the parliamentary assistant if he could go back and talk to the officials, perhaps talk to the Minister and see if there is any possibility of making that change.

Mr. Forrestall: Perhaps, Mr. Chairman, I might ask Mr. Stewart if he could put some interesting statistical evidence before the committee that might assist them in this matter.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, if we can make reference to part XX, where there now is the possibility of a \$100,000 fine for an individual, and reflect on what has happened in the 12 years from 1972 to 1984, where there have been 25 personal fines during that 12-year period, the lowest of all those fines was \$400 and the highest of all those 25 was \$6,000. Keeping in mind that the maximum possible was \$100,000, the average of all of the fines in that 12-year period is \$1,750. And the so-called offences are roughly the same in part XX as they would be here.

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-14.

M. Tobin: Il a été retiré, monsieur le président.

Le président: Retiré avec le consentement unanime.

Nous passons donc à l'amendement suivant à la page 55 de votre fascicule d'amendements, et à la page 46 du projet de loi. Il est présenté par M. Angus, à qui je donne la parole.

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 en remplaçant la ligne 8, page 46, par:

«De vingt mètres, tout navire» et en insérant le nouveau paragraphe (2) ci-dessous à la suite de la ligne 18, page 46:

(2) Un capitaine, un pilote ou un officier de quart à la passerelle qui contrevient à l'alinéa a), b), ou c) ci-dessus, est coupable, sous réserve du paragraphe (93), d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus 2,000\$.

Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais expliquer qu'au cours des audiences . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Angus, le président voit ici un obstacle. L'amendement n'est pas recevable, parce qu'il outrepassé les pouvoirs financiers de la Couronne. Il est irrecevable d'après l'article 773(7) du Beauchesne, mais il vous est loisible de parler de l'article en général.

M. Angus: Là encore, monsieur le président, je m'adresse au secrétaire parlementaire. Nous avons constaté, au cours des audiences, qu'il semble y avoir un déséquilibre entre l'amende qui peut être imposée à un navire et celle qui peut être imposée à une personne.

D'après la disposition actuelle de la loi, le navire, et je suppose qu'on entend le propriétaire, le capitaine ou tout autre employé s'expose à une amende de 50,000\$. Je propose, et je voudrais que le gouvernement réfléchisse à cette possibilité, que l'amende encourue par le particulier soit réduite de 50,000\$ à 2,000\$. Compte tenu des règles enfreintes, j'estime qu'une amende de 2,000\$ est nettement suffisante. Je demande donc au secrétaire parlementaire de proposer cette modification au ministre et aux fonctionnaires.

M. Forrestall: Je vais demander à M. Stewart de nous donner quelques statistiques intéressantes à ce sujet pour éclairer le Comité.

M. G. Stewart: Monsieur le président, dans la partie XX, qui prévoit la possibilité d'imposer une amende de 100,000\$ à un particulier, au cours de la période de 12 ans entre 1972 et 1984, il y a eu 25 amendes personnelles variant de 400\$ à 6,000\$. Pendant cette période de 12 ans, la moyenne des amendes se montait à 1,750\$, par rapport au maximum possible de 100,000\$. Et les infractions prévues dans cette partie XX sont comparables à celles dont il est question ici.

[Text]

That can maybe explained and suggested as the decision of the courts over this 12-year period for roughly the same sorts of offences with the option for a personal fine of even in excess of \$50,000—namely, \$100,000.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with the greatest of respect for my friend Mr. Angus, who I am sure sincerely makes his amendment, it is out of order.

Mr. Nowlan: That is what I think.

The Chairman: Yes.

An hon. member: He already ruled it out of order.

Mr. Tobin: Then what are we discussing?

Mr. Angus: I am just discussing the general points of the bill.

The Chairman: The general principles of the bill, and Mr. Stewart commented on it. There will be no vote.

Mr. Johnson, you have a general comment to make on the out-of-order amendment?

Mr. Johnson: Yes. It was my understanding, Mr. Chairman, that Mr. Angus was appealing to the government to make changes in this. I would like to ask everybody here present, taking into consideration that the master or the deck officers in charge of the ship are duly licensed by the Government of Canada after writing examinations, and the owners of the vessel could be sitting in Montreal harbour, in their office, and the master or the mates on board the vessel are down off St. John's and depart from the rules contained here, who is the one who is really guilty—the master, or the innocent owner sitting in his office? That is all I want to ask.

I beg for leniency in the fines contained in this bill—\$50,000 or \$100,000 for innocent persons sitting in their office who hired competent people who decide they are going to break a rule. Duly certified people depart from a rule, and then the onus is on the owners, which could bankrupt them. That is all I ask for, due consideration. I ask the government to consider the fines they are considering here and reduce them.

Mr. Nowlan: I would like to know what the fines are now.

The Chairman: Okay, we move on then to A-23 in the name of Mr. Angus. Mr. Angus, will you please move your amendment?

Mr. Angus: I move that clause 70 of Bill C-75 be amended by deleting lines 18 to 31 on page 46 and substituting the following:

(2) It is a defence to a charge under subsection 1 of contravening a regulation made under paragraph 635.16(c), subsection 635.18(3) or a direction referred to in paragraph 1(c) that the master, pilot or person in charge of the deck

[Translation]

Cela vous donne donc une idée de la pratique des tribunaux pendant cette période de 12 ans en matière d'amende pour des infractions semblables avec un maximum bien supérieur à ce qui est prévu dans cette disposition, car il s'agit de 100,000\$ au lieu de 50,000\$.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à mon ami M. Angus, qui propose sans doute cet amendement en toute sincérité, l'amendement est irrecevable.

M. Nowlan: C'est ce que je pense.

Le président: Oui.

Une voix: Le président l'a déjà déclaré irrecevable.

M. Tobin: Dans ce cas, de quoi parlons-nous?

M. Angus: Je parle simplement de quelques aspects généraux du projet de loi.

Le président: Il est question des principes généraux du projet de loi, et M. Stewart a fait quelques observations là-dessus. Il n'y aura pas de vote.

Monsieur Johnson, avez-vous une observation générale à faire au sujet de cet amendement irrecevable?

M. Johnson: Oui. Si je comprends bien, monsieur le président, M. Angus a exhorté le gouvernement d'apporter une modification à cette disposition. Je demande à tout le monde de réfléchir à la situation qui se présente ici: le capitaine ou les officiers responsables du navire ont reçu un brevet du gouvernement du Canada après avoir passé des examens tandis que les propriétaires du vaisseau pourraient se trouver dans leur bureau du port de Montréal. Si le capitaine et les officiers ne respectent pas les règles décrites ici au large de Saint-Jean de Terre-Neuve, qui est le véritable coupable, le capitaine ou le propriétaire assis bien sagement dans son bureau? C'est tout ce que je voulais demander.

Je vous prie instamment d'établir des amendes moins sévères dans ce projet de loi—50,000\$ ou 100,000\$ pour des personnes innocentes qui se trouvent dans leur bureau et dont les employés compétents ont décidé d'enfreindre une règle. Même si la contravention est le fait d'une personne détenant le certificat nécessaire, c'est les propriétaires qui doivent en assumer le fardeau et une amende aussi importante pourrait entraîner leur faillite. Je demande donc au gouvernement de réfléchir encore à la question et de réduire ces amendes.

M. Nowlan: J'aimerais savoir quelles sont les amendes à l'heure actuelle.

Le président: Nous allons maintenant passer à A-23 qui est proposé par M. Angus. Monsieur Angus, voulez-vous lire votre amendement?

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 70 du projet de loi C-75 en remplaçant les lignes 19 à 33, page 46 par:

(2) Constitue une défense à une accusation visée au paragraphe 1 d'avoir contrvenu soit à un règlement pris en vertu de l'alinéa 635.16(c), soit au paragraphe 635.18(3), soit à une directive visée à l'alinéa 1(c), le fait, pour le

[Texte]

watch of the ship acted with due diligence in the performance of his duties and in the case of contravening the direction referred to in paragraph 1(c) notified the person who gave direction as soon as possible of the contravention and of reasons therefor.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

• 1645

Mr. Forrestall: I ask Mr. Popp if he could address a few remarks to this one.

Mr. Popp: Mr. Chairman, I can be very brief. The only observation I would make is that we do not see how the wording of the proposed amendment is an improvement over the very precise language that you now have in proposed subsection (2) on page 46. In other words, I am suggesting that the words in the motion seem to be more vague than the very precise language in the bill. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I therefore ask unanimous consent to withdraw.

The Chairman: Is there unanimous consent?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Now we come to the last amendment to clause 70. It is on page 57 of your amendments book, L-15, in the name of Mr. Robichaud. Please, Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur le président, je propose que l'article 70 du projet de loi C-75 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 6 à la page 47, ce qui suit:

(5) a) compte tenu des dispositions du paragraphe (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de l'article 635.16, devra être publié dans la Gazette du Canada au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

b) Les dispositions de l'alinéa a) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

(i) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cet alinéa, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cet alinéa; ou

(ii) n'apporte pas de modifications substantielles à un règlement existant;

les dispositions de l'alinéa a) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observation des dispositions de l'alinéa a) porterait préjudice à l'intérêt public.

Monsieur le président, je pense que cela s'explique de soi-même. Je ne veux pas reprendre toute la discussion que nous avons eue ce matin.

[Traduction]

capitaine, le pilote ou l'officier de quart à la passerelle, d'avoir agi comme il le devait dans l'exercice de ses fonctions et, dans le cas d'une directive, à la condition qu'il ait avisé aussitôt que possible de la contravention et de ses motifs la personne qui a donné la directive.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais demander à M. Popp de faire quelques commentaires au sujet de cet amendement.

M. Popp: Monsieur le président, je serai très bref. Nous ne voyons pas comment le libellé de cet amendement constitue une amélioration par rapport à la formulation très précise de l'actuel paragraphe (2) à la page 46. Autrement dit, je suis d'avis que la formulation de la motion semble plus vague que les termes très précis utilisés dans le projet de loi. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Popp. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, dans ce cas, je demande le consentement unanime pour retirer l'amendement.

Le président: Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Oui.

Le président: Nous arrivons maintenant au dernier amendement proposé à l'article 70. Il se trouve à la page 57 du cahier, c'est l'amendement L-15 proposé par M. Robichaud. Je vous donne la parole, monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I move that clause 70 be amended by adding thereto, immediately following line 8 on page 47, the following:

(5) (a) subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor-in-Council proposes to make under section 635.16 shall be published in the Canada Gazette at least 90 days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those 90 days shall be afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(b) the provisions of paragraph (a) do not apply in respect of a proposed regulation that

(i) has previously been published pursuant to that paragraph, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that paragraph; or

(ii) makes no substantive change to an existing regulation;

nor do the provisions of paragraph (a) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with paragraph (a) would therefore be prejudicial to the public interest.

Mr. Chairman, I think that this amendment is self-explanatory. I do not want to go over the whole discussion which we had this morning.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think Mr. Robichaud's observation is quite correct. We are quite prepared to accept the extension of the principle that we embodied this morning and we welcome his contribution.

Amendment agreed to

The Chairman: Shall clause 70, as amended, carry?

An hon. member: No, no, no.

The Chairman: Captain Johnson has a question. I yield to you.

Mr. Johnson: I did ask to make an intervention.

I was just wondering, Mr. Chairman, if you are looking at page 42 of the bill where it mentions a fine not exceeding \$100,000 for vessels in excess of 20 metres in length, and the one we were just talking on page 46, where it would not exceed \$50,000. Can somebody tell me what the existing fine limit is, the maximum fine under the present act as it stands now?

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: Thank you, Mr. Chairman. I think this is another instance of an offence which has been taken over from the existing Part XX. If my recollection is correct, it is \$100,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp.

Some hon. members: Question!

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: It is not specific. I mean, I do not know what Part XX is. I would like to have a chance to look at it.

The Chairman: Okay. We will pause for a minute.

• 1650

Mr. Forrestall: It is \$100,000, Morrissey, for both the ship and the person.

Mr. Popp: If I could just be specific, it is section 752 of Part XX of the existing Canada Shipping Act which sets out the \$100,000 fund.

The Chairman: For each—the ship and the master?

Mr. Popp: Yes, “any person who and any ship”.

The Chairman: That is the maximum.

Mr. G. Stewart: Yes, up to.

The Chairman: Mr. Johnson, does that clarify?

Mr. Johnson: Mr. Chairman, it clarifies it, but there is certainly a terrible discrepancy between the person who commits the offence in the first place and the people who are responsible for paying the fine. The ship did not change course on her own, or did not contravene the act on her own. It had to

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Robichaud. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je pense que l'observation de M. Robichaud est exacte. Nous sommes prêts à accepter l'élargissement du principe discuté ce matin et nous nous réjouissons de sa contribution.

L'amendement est accepté

Le président: La version modifiée de l'article 70 est-elle adoptée?

Une voix: Non, non.

Le président: Le capitaine Johnson a une question. Je lui donne la parole.

M. Johnson: J'avais déjà demandé la parole.

A la page 42 du projet de loi, il est question d'une amende maximale de 100,000\$ lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de plus de 20 mètres et à la page 46, cette amende ne doit pas dépasser 50,000\$. Quelqu'un peut-il me dire quelle est l'amende maximale en vertu de la loi actuelle?

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: Merci, monsieur le président. Je pense que c'est encore un exemple d'une disposition qui a été reprise de l'actuelle Partie XX. Si j'ai bonne mémoire, l'amende maximale est de 100,000\$.

Le président: Merci, monsieur Popp.

Une voix: Mettons l'article aux voix!

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Je ne suis pas satisfait de la réponse. Je ne connais pas la Partie XX, j'aimerais avoir la possibilité de la consulter.

Le président: Très bien, nous allons prendre quelques minutes pour éclaircir la question.

M. Forrestall: Il s'agit de 100,000\$ tant pour le navire que pour la personne.

M. Popp: Il s'agit de l'article 752 de la partie XX de la Loi actuelle sur la marine marchande du Canada.

Le président: Pour chacun, le navire et le capitaine?

M. Popp: Oui, «toute personne et tout navire».

Le président: C'est le maximum.

M. G. Stewart: Oui, jusqu'à concurrence de.

Le président: Monsieur Johnson, cela répond-il à votre question?

M. Johnson: Oui, monsieur le président, mais il y a une distinction très importante à faire entre la personne qui commet l'infraction et la personne qui doit payer l'amende. Ce n'est pas le navire tout seul qui a changé de cap ou qui a enfreint la règle. C'était la décision d'un membre de l'équi-

[Texte]

be one of the licensed personnel on board. I think it is not fair for the owners to have to pay for that. Not because it was there before does it makes it right.

Mr. Angus: I think it is important to point out that the scenario Mr. Johnson has described can work the other way too. The master can be instructed by the owners to take a certain course, or the owners may not provide the kind of money necessary to keep the ship in a seaworthy condition that allows the master to have proper control. So it does work both ways.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, if that is the case, if the owners are not going to keep the vessel in seaworthy condition, what we are saying is we may as well dissolve the Canada Ship Safety Branch, because they are there to make sure the ship is maintained before they issue a certificate.

But it does not make any difference. All I want to do is voice my objection. I will vote against the clause, and that will be my satisfaction.

Mr. Reid: Mr. Chairman, echoing the comments by Mr. Johnson, may I ask, through the Parliamentary Secretary, what the rationale of the officials was in setting the penalty section—not referring to any specific one—but in setting the penalties for the operator as opposed to the owner, and the marginal difference they are in?

Mr. Forrestall: Might I ask Mr. Hornsby if he would respond to that, Mr. Reid? It was done some time ago.

Mr. Hornsby: Yes, the rationale for placing such a heavy penalty is that these are foreign ships, very often, that we are speaking about; foreign-flag ships. Before a ship can be allowed to leave Canadian waters or a Canadian port, it must post a bond—that is how we usually handle it—and that bond reflects the likely size of the penalty that may be imposed on the ship, plus in some cases the cost of clean-up of the pollution incident.

Quite obviously, some of these incidents from pollution can be quite costly to the Canadian taxpayer. Consequently, the penalty and the deterrent to a shipowner, who in some cases may own a whole fleet of ships and may not be a particularly penurious owner . . . that he should be subject to a penalty that would make it not a licence to pollute.

Clause 70 as amended carried

Clause 71 agreed to

• 1655

On clause 76

The Chairman: With respect to clause 76, we only have four minutes to go . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, we seem to be making some real progress and I wonder if the chairman and the committee members might be disposed not to see the clock just to see for the next little while how far we can get through some of these others, the hope being that we could

[Traduction]

page. À mon avis, il n'est pas juste de faire payer cette contravention par les propriétaires. Le fait que la disposition a été reprise dans la loi actuelle ne la justifie pas.

M. Angus: Je crois qu'il est important de signaler qu'il y a un revers de la médaille dans le scénario décrit par M. Johnson. Les propriétaires peuvent donner ordre au capitaine de prendre une certaine route, ou ils pourraient manquer à leur devoir d'entretien du navire, ce qui empêcherait le capitaine de le diriger convenablement. Ainsi la situation peut se présenter de cette façon aussi.

M. Johnson: Monsieur le président, si les propriétaires ne maintiennent pas le navire dans un bon état de navigabilité, à quoi peut bien servir la Direction de la sécurité maritime? Car après tout c'est elle qui a la responsabilité de s'assurer que le navire est bien entretenu avant de délivrer un certificat.

Mais qu'importe. Je veux simplement faire connaître mon opposition. Je vais voter contre cet article, ce qui sera ma satisfaction.

M. Reid: Monsieur le président, pour continuer dans la même veine que M. Johnson, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire pourquoi on a décidé d'imposer des amendes au capitaine plutôt qu'au propriétaire?

M. Forrestall: Je vais demander à M. Hornsby de vous l'expliquer, monsieur Reid. Il a déjà donné des précisions à ce sujet.

M. Hornsby: Oui, la raison pour laquelle on impose une amende si lourde, c'est que ce sont des navires étrangers, très souvent, des navires battant pavillon étranger. Pour pouvoir quitter les eaux canadiennes ou un port canadien, un navire doit avoir versé une caution en garantie de dommages-intérêts, c'est notre façon habituelle de procéder, et cette caution est établie en fonction de l'amende qui risque d'être imposée au navire, et aussi parfois en tenant compte du coût de la dépollution.

Il est évident que certains de ces incidents de pollution risquent d'être très onéreux pour le contribuable canadien. Il faut donc fixer une amende en conséquence, car l'armateur peut être propriétaire de toute une flotte de navires et avoir une fortune considérable . . . Il faut donc que cet amende ait un certain effet dissuasif afin d'empêcher la pollution.

L'article 70 est adopté dans sa version modifiée

L'article 71 est adopté

Article 76.

Le président: Pour ce qui est de l'article 76, il ne nous reste que quatre minutes . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, il semble que nous progressions et je me demande si vous et les membres du Comité seriez prêts à ne pas tenir compte de l'horloge dans l'espoir d'étudier autant de dispositions que possible pour

[Text]

well use our time tomorrow with the difficulties of clauses 4 and 10.

The Chairman: Do we have consensus?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay. Are we going to have a quorum to continue with?

Mr. Forrestall: The lack of a quorum would obviously bring us to an end and it might shorten the lives of some of my colleagues if they are the cause of it.

An hon. member: How much time are we talking about?

Mr. Forrestall: You had indicated 5.30 p.m. at the very latest.

The Chairman: We have a quorum now—just.

Mr. Forrestall: Can we call L-17?

The Chairman: L-17 was withdrawn. L-18 is in still, but the L-19, which you have in front of you, is out. Is that correct?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, there is L-19, L-19a, L-19b, L-19c, L-19d. The old L-19 is out.

The Chairman: That is what I wanted to know. Okay, we start then with L-18. Mr. Tobin, would you introduce the amendment.

Mr. Tobin: Many amendments we have looked at to do with oil and gas we have stood down subject to clause 10, and I would ask if we could do the same with this one, so it would be lumped in the appropriate category with all the others, and move on to L-19.

The Chairman: Agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay, we will call this the new L-19, which was just passed around in the name of Mr. Tobin. Please proceed.

Mr. Tobin: I move that clause 76 be amended by deleting lines 8 and 9 on page 64 and substituting the following therefor:

viction to a fine not exceeding one million dollars

The Chairman: Any discussion? Mr. Tobin.

Mr. Tobin: In speaking to this amendment I would refer members to page 64 of the bill, the section dealing with offences. Members will see that we have in our book a total of five different amendments on each of the offences that are outlined, all raising the maximum fine. The fines are to do with pollutants, failure to carry a certificate, disobeying a pollution prevention officer, pollution prevention officers, additional offences by persons or ships, and so on.

• 1700

Mr. Chairman, we found out a few days ago that under *Beauchesne*, the rules the chairman cited—I still regret that

[Translation]

ensuite consacrer les débats de demain aux articles 4 et 10, fort épineuse.

Le président: Y a-t-il consensus?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Aurons-nous le quorum?

M. Forrestall: Evidemment, l'absence de quorum mettrait fin au débat et si certains de mes collègues en sont la cause, ils risquent d'y laisser leur peau.

Une voix: Jusqu'à quelle heure voulez-vous siéger?

M. Forrestall: Vous avez parlé de siéger jusqu'à 17h30 au plus tard.

Le président: Nous avons tout juste le quorum maintenant.

M. Forrestall: Pouvons-nous mettre en discussion l'amendement L-17?

Le président: L-17 a été retiré, le sort de L-18 n'a pas été réglé et L-19, que vous avez devant vous a été retiré aussi. Est-ce exact?

M. Tobin: Monsieur le président, l'ancien L-19 a été retiré, mais nous avons introduit une nouvelle série portant les numéros L-19, L-19a, L-19b, L-19c et L-19d.

Le président: C'est exactement ce que je voulais savoir. Bon, monsieur Tobin, auriez-vous l'obligeance de présenter L-18.

M. Tobin: Nous avons déjà reporté bon nombre d'amendements concernant le pétrole et le gaz, sous réserve de l'article 10, et je me demande si nous pourrions faire de même dans le cas de L-18, qui fait partie aussi de cette même catégorie, et passer à L-19.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, nous passerons à L-19, qu'on vient de vous remettre et que va présenter maintenant M. Tobin.

M. Tobin: Je propose que l'article 76 soit modifié en remplaçant les lignes 9 et 10, page 64, par ce qui suit:

sommaire, une amende maximale d'un million de dollars.

Le président: Discussion? Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je vous renvoie à la page 64 du projet de loi, à la disposition sur les infractions. Les membres du Comité constateront que la liasse contient cinq amendements, tous ayant pour objet de majorer les amendes maximales pour les délits en question. Ces amendes s'appliquent au rejet des polluants, à l'absence du certificat, au fait de désobéir à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, à d'autre infractions, etc.

Monsieur le président, nous avons appris il y a quelques jours que, selon le *Beauchesne*—ce que je trouve regrettable et

[Texte]

and find it troublesome, Mr. Chairman, but that will be dealt with in another place at another time—it was not possible for this committee to reduce fines that have been proposed by the Minister by way of draft legislation.

We also found out through your ruling, Mr. Chairman, that it is possible to increase fines. I am relieved to hear that but I find it troubling that on the one hand we cannot reduce fines but we are quite free to increase them.

Mr. Chairman, we have moved this amendment for two reasons. We have understood from discussion we have had about fines, and particularly in past amendments that both we and the NDP have put to reduce fines, that indeed a maximum fine is established purely as a target point for a judge or jury to set in determining the extent to which a regulation has been breached by an individual or by a ship. It is my view that in the case of the fines that are outlined in sections 737 and 738 and so on down to section 740, these fines, given the nature of penalties we have had in the past, are much too lenient, that the maximum level of fine really sets in the minds of a judge or jury some kind of target to exhibit what kind of degree of fine ought to be imposed. And I wonder if it would be appropriate for us to ask the officials at the table if under these sections, even under the old fines and under the levels they are proposing, which I think are too small, what has been the nature of convictions in the past or fines in the past?

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I made mention a little earlier of the situation in Part XX, which is an example that can be used, where the maximum allowable now is \$100,000 for a person or for a ship. That section has been in the act since 1972. And in the 12-year period from 1972 to 1984, there were the 25 personal convictions that I spoke about earlier, and the maximum was \$6,000. The maximum personal fine was \$6,000; the minimum personal fine \$400. The average of the 25 fines was \$1,750.

With regard to ships, the maximum fine for a ship, given again the possibility of \$100,000, the maximum was \$30,000 which was imposed on two occasions; once in 1981 and once in 1982. The other fines have been in the order of \$25,000, \$20,000, \$10,000, \$12,500, \$19,000, \$15,000. So for ships they have never exceeded \$30,000 and probably the average is more likely somewhere around \$15,000.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, given that information, I believe members can see that under this particular amendment, which is for an offence by an individual or ship that discharges a pollutant in contravention of any regulation made pursuant to section 729, a maximum fine of \$100,000, given that kind of judgment by the courts in the experience we have had is, in my judgment, hardly setting up for the court and for the judge an appropriate target to fine in an appropriate manner given the seriousness, I think, of contravening regulations with respect to the discharge of pollutants into the oceans or into harbours or whatever the case might be. I think setting up a maximum of \$1 million does not set up a \$1 million fine, but it certainly sets

[Traduction]

troublant, monsieur le président, mais nous en discuterons ultérieurement—le Comité ne peut réduire les amendes proposées par un ministre dans un projet de loi.

Vous nous avez également appris, monsieur le président, qu'il était possible d'augmenter les amendes. Je suis heureux de l'apprendre, mais je suis néanmoins inquiet de voir que nous ne pouvons les réduire, mais seulement les augmenter.

Monsieur le président, deux motifs justifient cet amendement. Pendant les discussions que nous avons eues au sujet des amendes, et particulièrement pendant les discussions portant sur les amendements proposés par nous-mêmes et par le NPD, visant à réduire les amendes, nous avons constaté qu'en réalité, les amendes maximales constituent en quelque sorte un guide pour les juges ou les jurys qui doivent déterminer l'importance de l'infraction dont est responsable une personne ou un navire. À mon avis, vu la nature des peines imposées par le passé, les amendes prévues aux articles 737 et 738, 739 et 740, sont beaucoup trop faibles et je crois que la peine maximale constitue effectivement pour le juge ou le jury un plafond leur permettant d'imposer l'amende. Les fonctionnaires ici présents pourraient-ils nous dire quelles amendes ont été imposées par le passé aux termes des articles en question?

Le président: Monsieur Stewart.

M. G. Stewart: Monsieur le président, j'ai mentionné tout à l'heure la partie XX, qui prévoit actuellement une amende maximale de 100,000\$ imposée à une personne ou à un navire. Cette disposition existe depuis 1972 et, dans les 12 années qui se sont écoulées depuis 1972 à 1984, 25 personnes ont été reconnues coupables, l'amende maximale était de 6,000\$, l'amende minimale, de 400\$ et la moyenne de 1,750\$.

En ce qui concerne les navires, deux amendes ont été imposées, une en 1981 et l'autre en 1982, et le maximum était de 30,000\$ sur une amende possible de 100,000\$. Les autres amendes ont été de 25,000\$, de 20,000\$, de 10,000\$, de 12,500\$, de 19,000\$ et de 15,000\$. C'est donc dire que l'amende maximale appliquée aux navires était de 30,000\$ et que la moyenne s'est située à environ 15,000\$.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, à la lumière de ces renseignements, je crois que les membres du Comité comprendront maintenant que l'amende maximale de 100,000\$ pour les infractions commises par une personne ou un navire coupable d'avoir déversé un polluant, contrairement à tout règlement adopté en conformité de l'article 729, ne constitue pas du tout un guide approprié pour le juge, vu le montant des amendes fixé par le passé et vu également la gravité de toute contravention à ces règlements qui visent à éliminer la pollution dans les océans et les eaux canadiennes. Je crois que si nous fixons une amende maximale de 1 million de dollars, cela ne veut pas dire que les tribunaux et les juges vont appliquer des amendes si élevées, mais plutôt que les peines imposées aux coupables

[Text]

up a target for a court and judge that would more properly reflect the seriousness of discharging pollutants into the ocean.

For those of us who come from British Columbia, from the Atlantic region, where the fishery and our way of life and so on depends on a clean environment, I think in particular about areas where you have a shell fishery or scallop fishery or oysters and so on, it just takes one spill to wipe out an industry in a certain region for a long period of time. I think this committee ought to exercise its discretion to set up a maximum fine that more properly reflects the seriousness of the crime that is being undertaken.

I would ask that Mr. Forrestall might favourably consider this amendment.

The Chairman: Mr. Angus is next, then Mr. Johnson.

• 1705

Mr. Angus: I want to support this amendment by Mr. Tobin, as I will support the other ones that he will be putting forth.

I am wondering why we do not have a floor. Based on the information we just received, a \$30,000 maximum fine out of \$100,000 possible—that sounds more like a licence, Mr. Chairman. I am reminded of news coverage of the lack of enforcement in municipalities of industrial pollutants; that in fact it has become a licence system, as opposed to a regulatory regime that would in effect provide a penalty that would make borderline operators—and really that is what we are talking about; we are talking about the borderline operators—think twice about violating the laws. I think this is an excellent thing to do.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I very strongly oppose minimum fines. That says to the court that irrespective of how small the offence is, he has to charge the minimum. It just does not make sense.

For a number of years in Alberta we had minimum fines and it just indicated that the court could not exercise discretion and there were injustices right and left. I like the maximum fine. Then the court can go up to at least that maximum. These fines that we heard about today apparently were not that serious; \$6,000 out of \$100,000. So I really support the maximum fine. But I certainly do not support a minimum, because I think it would be very, very unfair to many, many cases.

Mr. Angus: Mr. Taylor, do you support the change in the maximum to \$1 million from \$100,000?

Mr. Taylor: Well, \$1 million is an awful lot of money. I do not know. I would have to think about that. I think the maximum has to be reasonable, but within the limits of the possible offence.

Mr. Angus: That would be up to the judge, again, to determine it, based on the seriousness of each case.

[Translation]

reflèteront plus fidèlement la gravité des déversements de polluants dans l'océan.

Ceux d'entre nous qui viennent de la Colombie-Britannique ou des provinces de l'Atlantique, où la pêche est notre mode de vie, dépendent d'un environnement sain, particulièrement dans les régions où on pratique la pêche des crustacés et des coquillages. Il est clair qu'un seul déversement suffit à rayer de la carte tout un secteur de l'industrie, et ce, pour bon nombre d'années. Je crois que le Comité devrait se prévaloir du droit qui lui est conféré et fixer une amende maximale qui reflète plus fidèlement la gravité de l'infraction à laquelle nous nous attaquons.

Je demanderais à M. Forrestall d'accueillir favorablement cet amendement.

Le président: Monsieur Angus, suivi de M. Johnson.

M. Angus: Je tiens à appuyer l'amendement présenté par M. Tobin, tout comme j'appuierai les autres amendements qu'il proposera.

Je me demande, pour ma part, pourquoi nous n'avons pas fixé d'amende minimale. D'après ce qu'on vient de nous dire, une amende maximale de 30,000\$ sur un total possible de 100,000\$ semble conférer au coupable une licence lui donnant le droit de polluer, monsieur le président. Cela me rappelle certains reportages dans les journaux selon lesquels certaines municipalités ne poursuivent pas les coupables de pollution industrielle. Les petites amendes imposées font fi du système de réglementation, qui vise justement à inciter les entreprises qui évoluent juste à la limite de la loi d'y songer à deux fois avant de la violer. Je crois donc que c'est un excellent amendement.

M. Taylor: Monsieur le président, je m'oppose vigoureusement aux amendes minimales, elles lient les mains du tribunal, même dans le cas d'une infraction tout à fait inoffensive. Elles sont absurdes.

En Alberta, nous avons eu pendant un certain nombre d'années des amendes minimales et elles n'ont eu pour effet que de restreindre la marge de manoeuvre des tribunaux, ce qui a produit maintes injustices. Je suis en faveur des amendes maximales, les tribunaux peuvent s'en prévaloir. Il semble que les amendes dont on nous a parlé aujourd'hui ne sont pas vraiment élevées, c'est-à-dire 6,000\$ sur un total possible de 100,000\$. Si j'appuie vigoureusement les amendes maximales, je m'oppose farouchement aux amendes minimales, car je crois que, dans bien des cas, elles produiraient des injustices.

M. Angus: Monsieur Taylor, seriez-vous en faveur d'une amende maximale de 1 million de dollars et non de 100,000\$?

M. Taylor: Eh bien, 1 million de dollars, c'est énorme. Je ne sais pas, il faudrait que j'y réfléchisse. Je crois que l'amende maximale doit être raisonnable et qu'elle doit correspondre à la nature de l'infraction.

M. Angus: Il appartiendrait au juge, comme toujours, de fixer l'amende en fonction de la gravité de l'infraction.

[*Texte*]

Mr. Taylor: If it is going to destroy an entire industry, then of course \$1 million is not even going to cover it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I simply make the point that all we are asking for is that the court be given the ability, where appropriate—and we will not decide that, and neither will Transport Canada; the court will—to set a maximum target. The other thing I believe is that in setting \$1 million versus \$100,000 as a maximum, this committee is saying something—and indeed the government is saying something, if it accepts this amendment—about the seriousness of this particular nature of crime.

Mr. Nowlan: A point of order there, which might clarify the debate without getting into maximum and minimums and the destruction of industry... it is mainly to the officials. How does the suggested change in the amendment conform to the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, or the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage? In other words, is what we have in there now identical to what is in those two international conventions and there is uniformity around the world with whoever signed those conventions, or would Mr. Tobin's amendment put it out of whack?

The Chairman: It is not really a point of order; it is a question.

Mr. Nowlan: It is an area of grey.

Mr. Popp: I may be able to help the committee by reminding them that the two conventions Mr. Nowlan referred to deal solely with civil liability for oil pollution. They do not deal with criminal penalties.

Mr. Nowlan: Thank you.

Mr. G. Stewart: Mr. Chairman, I might just add a couple of points that would help the committee in their decision in this matter. One is that all of the representation the committee heard during the witnesses process was for lower fines. There was no instance, no example, of any suggestion that fines be higher. I point in particular to the Canadian Merchant Service Guild, who were very strong in suggesting that we keep fines to the minimum. Penalties in general were not a favourite topic of theirs.

Mr. Taylor: Instead of saying "minimum", why do you not say "as low as possible"?

Mr. G. Stewart: As low as possible.

The second point is that members will know of our concern for foreign traffic in Canadian waters and in Canadian ports to carry Canadian goods. We would want to make sure that we do not propose, even have as an option, a level of penalty that would in any way discourage the continuing use of foreign traders in Canadian ports.

[*Traduction*]

M. Taylor: Si le déversement en question mène à la ruine de tout un secteur de l'industrie, 1 million de dollars ne suffira pas à payer les pots cassés.

M. Tobin: Monsieur le président, tout ce que nous voulons, c'est donner au tribunal la capacité d'imposer l'amende maximale, lorsqu'il le juge opportun, et c'est au tribunal qu'il appartient de décider, non pas à Transport Canada, ni au comité. Je crois aussi que si nous portons l'amende maximale à 1 million de dollars, le comité aura aussi fait connaître son point de vue, et le gouvernement aussi, s'il accepte l'amendement, au sujet de la gravité de ce type d'infraction.

M. Nowlan: J'aimerais obtenir des fonctionnaires des éclaircissements qui n'ont rien à voir avec les amendes maximales et minimales et les industries qui se sentent menacées. La modification que l'on propose d'apporter à l'amendement est-elle conforme à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile en matière de déversement de pétrole et à la Convention internationale de 1971 sur l'établissement d'un fonds international pour dédommager les victimes d'un déversement de pétrole? En d'autres termes, l'amendement est-il tout à fait conforme à ces deux conventions internationales, qui ont fait l'unanimité parmi tous les signataires internationaux, ou l'amendement de M. Tobin s'écarte-t-il complètement de ces conventions?

Le président: Ce n'est pas une observation, mais plutôt une question.

M. Nowlan: C'est une zone grise.

M. Popp: J'aimerais rappeler aux membres du comité que les deux conventions dont parle M. Nowlan concernent uniquement la responsabilité civile pour les déversements de pétrole et ne prévoient aucune pénalité.

M. Nowlan: Merci.

M. G. Stewart: Monsieur le président, j'aimerais apporter quelques précisions qui pourraient aider le comité à prendre une décision. Tout d'abord, tous les témoins ont demandé la réduction des amendes. Personne n'a demandé qu'elles soient majorées. Je pense en particulier à la Guilde canadienne de la marine marchande qui a demandé avec insistance que les amendes soient réduites au minimum. De façon générale, les témoins ont été peu enclins à discuter des amendes.

M. Taylor: Pourquoi ne pas éviter le mot «minimales» et parler plutôt d'amendes aussi basses que possible?

M. G. Stewart: Aussi basses que possible.

Deuxièmement, les membres du comité savent que nous sommes préoccupés par les navires étrangers qui circulent dans les eaux canadiennes ou se rendent dans des ports canadiens pour transporter des produits canadiens. Nous voulons nous assurer que le niveau des peines ne décourage nullement les entrepreneurs étrangers qui utilisent actuellement les ports canadiens.

• 1710

The Chairman: Mr. Johnson.

Le président: Monsieur Johnson.

[Text]

Mr. Johnson: I would like to pose a question, if I may. Why would he want to put in a fine of \$1 million? I saw it farther down on line 24 or something. I saw it somewhere there. You are talking about lines 8 and 9. I agree with that, but I thought I just saw something here . . .

The Chairman: Lines 17 to 18, that is amendment L-19A.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have no difficulty at all with fine for \$1 million for somebody who is guilty of an offence of discharging pollutants when we already passed a fine of \$100,000 for somebody who just departs from a route.

An hon. member: Or a stowaway, six months in prison.

Mr. Johnson: We were talking about pollutants before; I thought this was the section that had to do with pollutants.

The Chairman: Mr. Angus, and then Mr. Gray.

Mr. Angus: I want to ask a question regarding the relationship between the fine and the value of the cargo. If we have a regular tanker, not a supertanker, but the kind that would ply the Great Lakes and around Atlantic Canada, what would be the worth of the cargo that might be in danger of spilling?

The Chairman: Half what it was in December.

Mr. Angus: It is going down.

Mr. Forrestall: Spilling comes under another section. This is cleaning tanks or deliberately discharging, I think. Mr. Hornsby could perhaps answer this.

Mr. Hornsby: Perhaps I will take them in reverse order. I could just answer Mr. Angus' question about the value of the cargo by saying that if you take a relatively small tanker and the amount of damage it can do, we just have to think of the *Kurdistan* that broke in two off Nova Scotia and the cargo would be valued at that time. Of course you know that market values change, but such a cargo is in the several millions of dollars.

I might then go to the suggestion that the offence could be \$1 million here because the mere offence of deviating from a prescribed route would seem comparably less offensive. I think it is important to note that the difference between the two offences is this. A pollution offence is not likely alone to endanger life, but deviation from a prescribed or recognized traffic route, for whatever cause, could and has resulted in accidents, say colliding with bridges, for example, bringing down a whole bridge structure and killing people.

In these terms—it is not for me to judge, courts do the judgment—I do not think it is quite correct to say that in all circumstances deviating from prescribed routes does not represent a serious offence.

The Chairman: Thank you, Mr. Hornsby. Mr. Gray.

[Translation]

M. Johnson: Si vous le permettez, j'aimerais poser une question. Pourquoi prévoir une amende maximale d'un million de dollars? J'ai vu cela à la ligne 24, je crois. Vous parlez des lignes 8 et 9. Je suis d'accord, mais j'ai cru voir quelque chose . . .

Le président: Les lignes 17 et 18 sont modifiées par l'amendement L-19A.

M. Johnson: Monsieur le président, je n'ai aucune objection à ce que les personnes coupables de déverser des polluants soient soumises à une peine d'un million de dollars, car ceux qui sont coupables de dévier d'une route préétablie peuvent se voir appliquer une peine de 100,000\$.

Une voix: Sans oublier les passagers clandestins, qui peuvent passer six mois en prison.

M. Johnson: Nous parlions de polluants, et j'avais cru que cette disposition concernait les déversements.

Le président: Monsieur Angus, suivi de M. Gray.

M. Angus: Ma question concerne les liens qui existent entre l'amende et la valeur des marchandises transportées. Je pense non pas à un super-pétrolier, mais plutôt à un pétrolier ordinaire, comme ceux que l'on trouve sur les Grands lacs et dans les provinces de l'Atlantique, et je me demande quelle serait la valeur du pétrole que pourrait transporter un tel navire.

Le président: Sa valeur a chuté de 50 p. 100 depuis décembre.

M. Angus: Et elle chute toujours.

M. Forrestall: Les déversements sont l'objet d'une autre disposition, tandis que celle-ci concerne le nettoyage des réservoirs, ou les déversements volontaires, du moins il me semble. M. Hornsby pourrait peut-être nous en dire plus long.

M. Hornsby: Je répondrai à vos questions dans l'ordre inverse. Pour ce qui est de la valeur des marchandises transportées, je vous renvoie à l'exemple du *Kurdistan*, un pétrolier relativement petit qui a fait naufrage, avec des conséquences désastreuses, au large de la Nouvelle-Écosse, il y a plusieurs années. Bien entendu, il faut tenir compte de la valeur marchande, qui évolue, mais le pétrole transporté avait une valeur de plusieurs millions de dollars.

Certains ont dit qu'une amende d'un million de dollars se justifie du fait qu'il s'agit d'un délit beaucoup plus grave que le fait de dévier d'une route préétablie. Il est important toutefois de faire ressortir la différence entre ces deux délits, à savoir que le déversement d'un polluant ne constitue pas en soi une menace à la vie, mais que le fait de dévier d'une route préétablie, quelle que soit la cause, a déjà produit des accidents. Certains navires ont heurté des ponts, par exemple, qui se sont ensuite effondrés au prix de vies humaines.

Il ne m'appartient pas de juger, cela revient aux tribunaux, mais je crois néanmoins qu'il n'est pas toujours exact de dire que le fait de dévier d'une route préétablie n'est pas un délit grave.

Le président: Merci, monsieur Hornsby. Monsieur Gray.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

I am partially lost on this one. If we talk \$100,000 or \$1 million, and not to contradict what the official said, I am sure if this were a Justice committee and we were hearing a brief from prisoners, they would all go for a minimum sentence, much as the carriers would go for a minimum fine.

I wonder whether you could run it by me once again. What is the negative impact if we set a ceiling of \$1 million or a maximum of our national deficit? What is the negative impact? How does it change the bill?

Mr. Hornsby: I think Mr. Stewart best answered that when he noted that we would not want Canadian ports and Canadian commerce to suffer from the adverse effects of unusually draconian fines in comparison with other regimes in the western world.

• 1715

Mr. Reid: Mr. Chairman, may I ask the Parliamentary Secretary, and perhaps through him to his officials, what the relationship is of the penal offences as indicated in these sections in relation to the civil liability. Are not the ships and the ship owners liable from a civil point of view for the pollution cost; and do they not have to stake bonds, or whatever, to guarantee the cleaning-up services; and if the bigger the ship the bigger the spill that they have a bigger liability?

The Chairman: Mr. Popp.

Mr. Popp: Part XXI of this bill deals entirely with liability and compensation, so in addition to any penalties there would be civil liability resulting from an unlawful discharge.

The Chairman: Mr. Peterson.

Mr. Peterson: Mr. Chairman, I think the amendment by Mr. Tobin, the figure of \$1 million, is really symbolic in the sense that what he is trying to do is give direction to the courts, by raising the ceilings, to increase the maximum fines. There seems to be some concern from the gentleman here that may have some adverse impact on the perception of a ship wanting to ply Canadian waters. The thing I wanted to determine is he said it was Draconian compared to what other places are doing.

I think you could probably give that direction to the courts merely by doubling it to \$200,000. That may not be as difficult in terms of perception for those ships as the \$1 million. But what I would like to know is what are some of the measures that other people are requiring, or maximum fines, so that we can determine just how Draconian this thing is, if at all? What are similar penalties in the United States? What do they require? Why do we not match them so that we are even with them; that the perception is equal in both places?

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Je suis un peu perdu à ce sujet. Je ne veux pas contredire le fonctionnaire, mais s'il faut décider si l'amende maximale sera de cent mille dollars ou d'un million de dollars, je suis certain que tous les coupables comparaisant devant le Comité de la justice, par exemple, préconiseraient la sentence minimale, tout comme le feraient les transporteurs.

Je me demande si on pourrait m'expliquer cela encore une fois. Quelles seraient les conséquences négatives d'une amende maximale d'un million de dollars, ou encore équivalente au déficit national? Quelles seraient les conséquences néfastes? En quoi cela changerait-il le projet de loi?

M. Hornsby: M. Stewart a répondu de façon très pertinente lorsqu'il a fait valoir que nous voulons éviter que les ports et les échanges commerciaux canadiens subissent les conséquences néfastes découlant d'amendes démesurément draconiennes par rapport aux amendes imposées dans les autres pays du monde occidental.

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire et également aux fonctionnaires qui l'accompagnent quels sont les liens entre les délits criminels décrits dans les articles en question et la responsabilité civile. Les navires et leurs propriétaires ne sont-ils pas tenus au civil d'assumer les coûts liés à la pollution, ne doivent-ils pas déposer des garanties quelconques pour assurer les services de nettoyage et n'est-il pas vrai que plus le navire est gros, et plus le déversement est important, plus la responsabilité est lourde?

Le président: Monsieur Popp.

M. Popp: La Partie XXI du projet de loi concerne exclusivement la responsabilité et le dédommagement, ce qui veut dire que le coupable doit non seulement être soumis à une peine, mais qu'il doit également assumer les responsabilités civiles découlant d'un déversement illégal.

Le président: Monsieur Peterson.

M. Peterson: Monsieur le président, je crois que l'amendement proposé par M. Tobin, ce million de dollars, est en quelque sorte symbolique, du fait qu'il constituerait pour les tribunaux une nouvelle ligne directrice qui les amènerait à augmenter les plafonds et les amendes maximales. Un des membres du Comité s'est dit préoccupé par les répercussions négatives possibles sur les navires qui voudraient naviguer en eaux canadiennes. Je crois qu'il a parlé d'amende draconienne par rapport à celles imposées à l'étranger.

Pour obtenir le même effet, il suffirait peut-être tout simplement de doubler la peine. Les navires étrangers trouveraient en effet plus facile d'avaler une peine de 200,000\$ qu'une amende d'un million de dollars. Cependant, j'aimerais bien savoir quelles sont les amendes maximales à l'étranger, car j'aimerais bien déterminer si, effectivement, l'amendement proposé est draconien. Quelles sont les amendes aux États-Unis pour les délits semblables? Pourquoi ne pas les compa-

[Text]

The Chairman: Do the witnesses have that information? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Hornsby.

Mr. Hornsby: I do not have precise information, except I am aware of some of the penalties imposed, and presently Canada would be in a comparable figure with other administrations. It should also be noted that when an offence is committed outside Canadian territorial waters, but still within pollution restricted limits of international law, the offence is then handled by the flag state. Again, it would be putting Canadian ships plying these restricted pollution international waters in a very invidious position if they were subject to our Canadian penalties being substantially more than comparative penalties for ships plying alongside them. We have tried to strike a balance.

The Chairman: Thank you, Mr. Hornsby. Next on my list is Mr. Angus. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just to see if we cannot move off dead centre here, we have a very practical concern about going to \$1 million, inasmuch as that is also a major factor in the securing of civil liability insurance, the cost of insurance generally. The point that Mr. Tobin and others have made is that we want to signal to the courts that perhaps they should get a little tougher, and if Mr. Tobin would care to entertain it and make such an amendment himself, I think we would be quite prepared to accept that process, but at the \$200,000 level.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I would like to comment on what Mr. Forrestall has said, and perhaps there is some middle ground that could be reached. But let me deal with some of the things that have been said. First of all...

The Chairman: I am sorry. In that case it is Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just want to make one comment as a Canadian who lives on the water's edge. I would prefer to have the strongest possible penalties available to the courts; that regardless of whether it has an impact on foreign vessels coming in or not, if those foreign vessels are in such a shape that leads to not a deliberate but a foreseeable breach of regulation that results in a major oil spill or chemical spill, whether it is on the coast or in some of the internal lakes, then I think we have a responsibility to protect the public by ensuring that those kinds of fine are available. It will be a deterrent to keep the tramps away.

• 1720

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, on a point of order, since it looks like we are getting to the bewitching hour and it looks like we will not get through clause 76, I would propose that we adjourn to consider this and come back and work on it tomorrow.

[Translation]

rer? Cela nous permettrait de voir comment chaque pays interprète la gravité du délit.

Le président: Les témoins ont-ils ces renseignements? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur Hornsby.

M. Hornsby: Je n'ai pas de chiffres exacts, sauf que je connais les peines imposées dans certains pays étrangers et, à l'heure actuelle, celles imposées au Canada sont tout à fait comparables. Il convient de signaler que lorsque le délit est commis à l'extérieur des eaux territoriales canadiennes, mais à l'intérieur des zones restreintes à des fins de pollution aux termes du droit international, c'est le pays dont le navire bat pavillon qui doit tenter des poursuites. Or, les navires canadiens se trouvant dans ces eaux restreintes seraient dans une situation très embarrassante s'ils étaient soumis à des amendes canadiennes de beaucoup supérieures à celles imposées aux autres navires se trouvant dans les mêmes zones. Nous avons donc essayé de trouver un équilibre.

Le président: Merci, monsieur Hornsby. Monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous faisons du sur place et, pour stimuler les débats, je vous dirais que sur le plan pratique, l'amende d'un million de dollars nous semble inappropriée du fait que celle-ci joue un rôle important lorsqu'il s'agit d'obtenir une police d'assurance de responsabilité civile générale, et d'en établir les coûts. M. Tobin et d'autres membres du Comité voudraient faire comprendre aux tribunaux qu'ils doivent être un peu plus sévères, mais si M. Tobin est disposé à le faire, nous serions prêts à appuyer une amende maximale de 200,000\$.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Peut-être est-il possible de trouver un juste milieu, mais j'aimerais d'abord dire ce que je pense de certaines de ces observations. Tout d'abord...

Le président: Je m'excuse, mais je dois céder la parole à M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, en tant que résident d'une région littorale, je crois que les tribunaux devraient pouvoir appliquer les peines les plus sévères possible. Quelles que soient les répercussions sur les navires étrangers venant au Canada, si ceux-ci sont si délabrés que la possibilité d'un déversement important de pétrole ou de produits chimiques devient quasi inévitable, en contravention des règlements, en eau salée ou en eau douce, je crois qu'il nous appartient de protéger le public et d'imposer des amendes très sévères. Celles-ci auraient un effet dissuasif sur les entreprises de broche à foin.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Étant donné que l'heure approche et que nous ne réussirons probablement pas à adopter l'article 76, je propose que le Comité s'ajourne jusqu'à demain.

[Texte]

The Chairman: On that point of order, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: On that point of order, I must say I think that looks like a positive idea. But I would think that perhaps in the interval, to help us in this motion, if the officials had time and could come to the committee tomorrow and give us a range, as Mr. Peterson mentioned, as to some of the comparable fines in other nautical regimes—the Scandinavian countries and Holland, to name but two, and the United States . . . Surely we can get that somehow, and that would help us in this motion. I do not think we want to be Draconian, but I think the intent is very interesting.

The Chairman: On the same point of order, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: On the same point of order, I think when you do that we should keep in mind that each vessel is going to be insured to the maximum. Let us not make it prohibitive so that they cannot get liability insurance.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: On the same point of order, a point I was going to make if I had gotten on to speak earlier is that I am not concerned about really having the same fines as other countries; I am concerned that what we are doing here is sending a signal to those other countries that we consider polluting our waters a very serious situation. So the thing is something that is big enough that they are going to look at it and say those guys are serious about their environment and we had better make sure we do not pollute in their waters.

Just to keep it at the same rate as other countries to me is not exactly what we should be looking at. We should be setting the figure so that these other countries will see that we are serious about polluting our waters—whether it be 500,000, 200,000, or whatever.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I would like to ask the officials, if I might . . .

The Chairman: Is this on the same point of order?

Mr. Johnson: On the same point of order, yes, Mr. Chairman. What minimum level of bond does a ship coming into Canadian waters have to post now? What is the minimum amount? It does not have to post a bond?

Mr. Forrestall: No, Mr. Chairman, it does not post any bonds, unless I am . . . No, Mr. Chairman, Mr. Johnson, it does not have to post bonds.

Mr. Johnson: But you are not allowed to go into the United States without having a water pollution insurance before you are allowed to go into any of their harbours.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think what Mr. Johnson is referring to is a certificate of insurance.

Mr. Johnson: Right.

[Traduction]

Le président: Monsieur Nowlan, sur ce même rappel au Règlement.

M. Nowlan: Je pense que c'est une bonne idée. Mais, d'ici à ce que nous reprenions nos travaux, il serait peut-être utile que les fonctionnaires fassent quelques recherches, de manière à pouvoir nous donner demain, comme M. Peterson l'a mentionné, une idée des amendes prévues dans d'autres systèmes de navigation, dans les pays scandinaves et en Hollande, notamment, et aussi aux États-Unis . . . Il doit sûrement y avoir moyen d'obtenir cette information, et cela nous rendrait service. Je ne crois pas que ce soit une mesure draconienne, l'intention étant très intéressante.

Le président: Au sujet du rappel au Règlement, monsieur Taylor.

M. Taylor: À ce propos, il ne faut pas oublier que chaque navire sera assuré au maximum. Gardons-nous d'imposer une mesure prohibitive qui se traduira par l'impossibilité d'obtenir de l'assurance-responsabilité.

Le président: Monsieur Gass.

M. Gass: Si j'avais eu l'occasion d'intervenir plus tôt, j'aurais dit que je ne me soucie pas vraiment d'avoir les mêmes amendes que d'autres pays; je tiens simplement à ce que les autres pays sachent que la pollution de nos eaux est une question très grave. L'amende doit être suffisamment élevée pour qu'on se dise que notre environnement nous tient à coeur et qu'il ne faut pas polluer nos eaux.

L'important, pour moi, ce n'est pas que nos tarifs s'alignent exactement sur ceux des autres pays. Nous devons faire en sorte que les autres pays comprennent que nous prenons la chose au sérieux; que l'amende soit fixée à 500,000\$ ou à 200,000\$, peu importe.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais demander aux fonctionnaires . . .

Le président: Est-ce à propos du même rappel au Règlement?

M. Johnson: Oui, monsieur le président. Quel est le cautionnement minimum qu'un navire doit verser lorsqu'il pénètre en eaux canadiennes? Quel est le montant minimum? Il n'y a pas de garantie à donner?

M. Forrestall: Monsieur le président, si je ne m'abuse, il n'y a pas de cautionnement à donner . . . Non, monsieur le président, monsieur Johnson, il n'y en a pas.

M. Johnson: Mais on ne peut entrer dans aucun port des États-Unis sans posséder une assurance contre la pollution des eaux.

M. Forrestall: Monsieur le président, je pense que M. Johnson parle d'une attestation d'assurance.

M. Johnson: Justement.

[Text]

Mr. Forrestall: You are using the two terms interchangeably. I was just simply separating them. In terms of insurance, there has to be demonstration of insurance.

Mr. Johnson: Yes. But what is the minimum amount you have to show? If you wanted to go into the United States, for instance, before you can even get permission to go into that . . .

The Chairman: Could we get back into order here? We were originally on a point of order with respect to adjourning the meeting. Now we are ending up asking question after question after question. I have one more on the list. Mr. Tobin, please.

Mr. Johnson: I thought it was clarification, Mr. Chairman, so that when we deal with the bill . . .

The Chairman: No. It was not clarification. I am sorry, Mr. Johnson; it was a point of order.

Mr. Forrestall: On the point of order, the matters that have been raised we will attempt to deal with between now and tomorrow afternoon.

The Chairman: Tomorrow afternoon at 3.30. Mr. Tobin is the last one on the list I have at this point.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I presume we are going to continue this tomorrow, but I want to make a number of comments before we wrap up this evening.

Starting first of all with Mr. Hornsby's comment describing the million dollars as Draconian, I think that is outside of Mr. Hornsby's scope on the committee—with great respect, Mr. Hornsby. And I do not think it is Draconian at all. The fact of the matter is that under this current legislation anybody who has a major spill—and that is when you start talking about a million dollars or anything approaching it before the courts—has a 100% liability for the clean-up cost anyway.

• 1725

Let me finish. This is important.

And in the event—so members know this—of a major spill, \$1 million is peanuts. Okay? One million dollars to even tow a wreck, forget cleaning up in a spill—just get the wreck, sink it, or bring it in and scrap it, is peanuts. In so far as \$1 million potential maximum fine for the worst of offences, probably a repeat case, in terms of insurance it is not going to have a big impact on the kind of vessel that would possibly pick up that kind of a fine, because in the event of a spill he has 100% liability anyway. It has to be covered for in his insurance. One million dollars in a major spill—and we have had them in this country . . . I can do some homework and bring the case files tomorrow. Mr. Hornsby and I discussed an example of it yesterday where just to tow the damn thing in was \$3 million, \$4 million, or \$5 million—the vessel in question—so let us not get panicked by \$1 million.

Mr. Gass has understood what we are doing here. We are saying in this bill that a stowaway on board ship—a fellow who Mr. Johnson said he would probably hire if he would work—will go to jail for two years and pay a \$2,000 fine for stowing away, but in the case of a major pollutant being dumped in violation of contravention—in other words,

[Translation]

M. Forrestall: Vous employez les deux termes sans distinction. Moi, je fais la distinction. Et de ce côté-là, il faut montrer une preuve d'assurance.

M. Johnson: Oui. Mais quel est le montant minimum qu'il faut avoir? Si vous voulez entrer aux États-Unis, par exemple, combien faut-il d'assurance pour être autorisé à entrer . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes censés discuter d'un rappel au Règlement; de la motion d'ajournement. Ce n'est pas le moment de poser toute une série de questions. J'ai un autre nom sur ma liste. Monsieur Tobin, s'il vous plaît.

M. Johnson: Je demandais des éclaircissements, monsieur le président, utiles à l'examen du projet de loi . . .

Le président: Non. Ce ne sont pas des éclaircissements. Je m'excuse, monsieur Johnson; c'est un rappel au Règlement.

M. Forrestall: À propos du rappel, nous tenterons d'obtenir les réponses aux questions soulevées pour demain après-midi.

Le président: Demain après-midi, à 15h30. M. Tobin est le dernier nom que j'ai sur ma liste.

M. Tobin: Monsieur le président, je présume que nous poursuivrons là-dessus demain, mais j'aurais quelques commentaires à faire avant que le Comité ne s'ajourne ce soir.

Pour commencer, je ne crois pas qu'il appartienne à M. Hornsby, sauf le respect que je lui dois, de dire qu'un million de dollars est une mesure draconienne. Je ne suis pas du tout de cet avis. Le fait est qu'en application de la loi actuellement en vigueur, le responsable d'un déversement majeur—et c'est là qu'intervient le million de dollars—doit assumer pleinement les coûts du nettoyage.

Laissez-moi terminer. C'est important.

En cas de déversement majeur, il faut se dire qu'un million de dollars, ce n'est rien. Vous comprenez? Un million de dollars, ne serait-ce que pour remorquer le navire—oublions le nettoyage—simplement pour remorquer le navire, l'échouer, ou le ramener au bord, ce n'est rien. Une amende maximale possible d'un million de dollars dans le pire des cas, probablement en cas de récidive, n'aura pas tellement d'incidence sur le genre de navire susceptible d'écoper d'une telle amende, parce que, de toute façon, il est assuré à 100 p. cent. Un million de dollars dans le cas d'un déversement majeur—et nous en avons eu au pays . . . Je peux toujours vous en trouver des exemples pour demain. J'en discutais justement avec M. Hornsby hier, et simplement pour remorquer le navire, la facture peut s'élever à trois, quatre ou cinq millions de dollars—alors, il ne faut pas s'en faire avec une amende d'un million de dollars.

M. Gass a bien compris ce que nous cherchons à faire ici. Le projet de loi prévoit qu'un passager clandestin—quelqu'un que M. Johnson embaucherait probablement s'il était prêt à travailler—est passible d'une peine d'emprisonnement de deux ans et d'une amende de deux mille dollars, mais en cas de déversement d'un gros polluant, en contravention des conven-

[Texte]

somebody deliberately violates rules and pollutes—we are going to have a maximum fine \$100,000. An individual who stows away will go to jail for potentially—if you want to talk in terms of maximums, and that is what is being done here in response to this amendment—2 years—24 months—800 days—and \$2,000.

Gentlemen, in terms of devising a bill and penalties that fit the crime, it is not in the least bit unreasonably to send a signal that we are serious, as Mr. Gass is, about our environment, both to those who ply our waters and to our courts that we regard this as a serious matter. I hope that during the night we will contemplate this and come back tomorrow and beef up these fines for offences that are injurious to the operation of ships in our jurisdiction, and potentially injurious in particular to our environment.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

We will adjourn until tomorrow afternoon at 3.30 in this room. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

tions... autrement dit, quelqu'un qui enfreint délibérément les règles et qui pollue les eaux ne serait passible que d'une amende maximale de cent mille dollars. Un passager clandestin est passible d'une peine d'emprisonnement maximale, selon l'amendement proposé, de deux ans—24 mois, 800 jours—et d'une amende de deux mille dollars.

Messieurs, si nous voulons établir des peines à la mesure des infractions commises, il n'est pas du tout déraisonnable, comme M. Gass l'a mentionné, de faire savoir à ceux qui naviguent dans nos eaux et à nos tribunaux que nous prenons notre environnement vraiment au sérieux. J'espère que nous réfléchirons à la question durant la nuit et que demain, nous voudrions fixer des peines sévères pour des infractions préjudiciables à la navigation dans nos eaux, et potentiellement dommageables pour notre environnement en particulier.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Le Comité ajourne ses travaux jusqu'à demain après-midi, à 15h30, ici même. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

A. Popp, General Counsel;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety Canadian
Coast Guard;
G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard.

Du ministère des Transports:

A. Popp, avocat général;
Jim Hornsby, directeur général, sécurité de navires, Garde
côtière canadienne;
G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière cana-
dienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Wednesday, March 19, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le mercredi 19 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-75

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
George Baker
Dennis H. Cochrane
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Mel Gass
Bill Gottselig
Darryl Gray
Robert Horner

Morrissey Johnson
Doug Lewis
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Peter Peterson
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin
Marcel Tremblay—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Tuesday, March 18, 1986:

Marcel Tremblay replaced Ross Belsher;
Doug Lewis replaced Vincent Dantzer.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mardi 18 mars 1986:

Marcel Tremblay remplace Ross Belsher;
Doug Lewis remplace Vincent Dantzer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 19, 1986

(20)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 3:46 o'clock p.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Jack Ellis, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Robert Horner, Morrissey Johnson, Doug Lewis, Pat Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: A. Popp, General Counsel; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard and G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

On Clause 76

Debate resumed on the amendment of Brian Tobin,—That Clause 76 be amended by deleting lines 8 and 9, on page 64, and substituting the following therefor:

“viction to a fine not exceeding one million dollars.”

With unanimous consent, Brian Tobin was allowed to withdraw the amendment.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 8 and 9, on page 64, and substituting the following therefor:

“viction to a fine not exceeding two hundred fifty thousand dollars.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 17 and 18, on page 64, and substituting the following therefor:

“to a fine not exceeding two hundred thousand dollars.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 24 and 25, on page 64, and substituting the following therefor:

“to a fine not exceeding two hundred thousand dollars.”

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting line 29, on page 64, and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 19 MARS 1986

(20)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, aujourd'hui à 15 h 46, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Jack Ellis, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Robert Horner, Morrissey Johnson, Doug Lewis, Pat Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Comparait: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: A. Popp, avocat général; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne; G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Article 76

Le débat reprend sur l'amendement proposé par Brian Tobin, à savoir,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 9 et 10, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«sommaire, une amende maximale d'un million de dollars.»

Par consentement unanime, Brian Tobin est autorisé à retirer l'amendement.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 9 et 10, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«sommaire, une amende maximale de deux cent cinquante mille dollars.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 19 et 20, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«une amende maximale de deux cent mille dollars.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 24, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«maximale de deux cent mille dollars, toute per-»

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 34, page 64, et en y substituant ce qui suit:

“ing ten thousand dollars.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 35 and 36, on page 64, and substituting the following therefor:

“to a fine not exceeding two hundred thousand dollars.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 21 to 26, on page 71.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Iain Angus moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 8 to 10, on page 77 and substituting the following:

“(2) No servant or agent of the owner of a Convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters referred to in subsection 750(1).”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mike Forrestall moved,—That Clause 76 be amended by striking out line 42, on page 80 and substituting the following:

“like manner as an owner entitled to”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 8 to 14, page 87, and substituting the following therefor:

“776. Interest shall be credited to the Ship-source Oil Pollution Fund by the Minister of Finance no later than three months following each calendar year at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for late payment and overpayment of income tax.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Mike Forrestall moved,—That Clause 76 be amended by striking out line 1, on page 89 and substituting the following:

“matters referred to in subsection 750(1) in relation to oil.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 76 be amended by striking out line 41, on page 89, and substituting the following:

“section 782, when a claimant has been established to the satisfaction of the Administrator, to be in circumstances sufficiently penurious or otherwise onerous as to make impracticable measures to recover his claim from the owner of this ship, the International Fund or any other person liable, such claimant, other than one”

«male de dix mille dollars.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 42, page 64, et en y substituant ce qui suit:

«male de deux cent mille dollars.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 32 à 38, page 71.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Iain Angus propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 12 à 16, page 77, et en y substituant ce qui suit:

«(2) La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention ou celle des personnes effectuant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 36, page 80, et en y substituant ce qui suit:

«accorde à un propriétaire, qu'il y ait eu ou»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 10 à 14, page 87, et en y substituant ce qui suit:

«776. Tout intérêt sera crédité à la Caisse d'indemnisation par le ministre des Finances pas plus tard que trois mois suivant la fin de chaque année, calculé au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les versements en retard et les versements en trop d'impôt sur le revenu.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 1, page 89, et en y substituant ce qui suit:

«ponsabilité décrite au paragraphe 750(1) en rapport avec les hydrocarbures»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 45 à 47, page 89, et la ligne 1, page 90, et en y substituant ce qui suit:

«783.1(1) En plus des droits qu'ils peuvent exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 782, lorsqu'il a été démontré, à la satisfaction de l'administrateur, que des créanciers se trouvent dans des conditions financières assez difficiles ou onéreuses pour qu'ils soient pratiquement dans l'impossibilité de prendre les mesures nécessaires pour recouvrer leurs créances du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

At 5:17 o'clock p.m., the sitting recessed.

At 5:39 o'clock p.m., the sitting resumed.

With unanimous consent, Iain Angus moved,—That Clause 76 be amended by deleting line 29, on page 98 and substituting the following:

“a levy up to an amount determined in accordance with sec.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Brian Tobin moved,—That Clause 76 be amended by deleting lines 39 to 41, on page 92, and substituting the following therefor:

“(d) a person who hunts birds, gathers birds' eggs or gathers eider down for his own personal or family use;

(e) a person who hunts or traps animals for personal, family or commercial purposes;

(f) a person who fishes for purposes of personal, family or community consumption or use;”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Mike Forrestall moved,—That Clause 76 be amended

(a) by striking out line 20, on page 98 and substituting the following:

“789. (1) If imposed or re-imposed by the Minister under subsection 791(1),”

(b) by striking out line 48, on page 100 and substituting the following:

“ment, may from time to time, by order, impose,”

(c) by striking out line 3, on page 101 and substituting the following:

“(2) The non-imposition, discontinuation or re-imposition”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 76, as amended, carried.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

personne responsable, ces créanciers, sauf ceux qui sont visés à l'alinéa»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

A 17 h 17, le Comité interrompt les travaux.

A 17 h 39, le Comité reprend les travaux.

Par consentement unanime, Iain Angus propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant la ligne 23, page 98 et en y substituant ce qui suit:

«791(1), une contribution pouvant atteindre un maximum déterminé en»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 76 soit modifié en retranchant les lignes 14 à 16, page 93, et en y substituant ce qui suit:

«d) une personne qui chasse les oiseaux, ramasse les oeufs d'oiseaux ou le duvet d'eider pour son usage personnel ou celui de sa famille;

e) une personne qui chasse ou piège les animaux pour son usage personnel ou celui de sa famille, ou à des fins commerciales;

f) une personne qui pêche pour subvenir à ses propres besoins, ou à ceux de sa famille ou de la collectivité;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 76 soit modifié

a) en retranchant la ligne 22, page 98, et en y substituant ce qui suit:

«789. (1) Si elle est imposée ou rétablie par le Ministre en vertu du paragraphe»

b) en retranchant la ligne 50, page 100, et en y substituant ce qui suit:

«ministre de l'Environnement, soit imposer, soit suspendre»

c) en retranchant la ligne 3, page 101, et en y substituant ce qui suit:

«(2) Une non-imposition, une suspension ou une nouvelle»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 76, sous sa forme modifiée, est adopté.

A 17 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, March 19, 1986

• 1545

The Chairman: I see a quorum, gentlemen. The committee will resume debate on Bill C-75 at clause-by-clause stage.

Again appearing before us are Mr. Michael Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; Mr. R.A. Quail, Commissioner, Canadian Coast Guard, and Deputy Administrator, Marine Administration; Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. A. Popp, General Counsel; and Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

At the conclusion of the last committee meeting, we were at clause 76. In your book of amendments, we were at L-19. There should be L-19, 19-A, 19-B, 19-C and 19-D stapled together.

I presume L-19 will be introduced by Mr. Tobin. I am sorry, L-19 has been introduced; we will continue discussion or debate on amendment L-19.

Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

I had asked yesterday afternoon that we do adjourn and ask the officials to come back today to give us some facts on the impact of moving from \$100,000 to \$1 million and as concerns the other sub-amendments by Mr. Tobin. I would ask you, sir, that we pass to the officials immediately and that they give us their direction on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray, I will do so. Would the officials or one of the officials . . . ? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Mr. Chairman, in response to the request yesterday afternoon, I think Mr. Quail would be in a position to place some information before the committee for consideration.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Quail, please.

Mr. R.A. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard, and Deputy Administrator, Marine Administration): Thank you, Mr. Chairman.

I think there were a couple of requests. One was what is happening on the international scene and what is done in some other countries. In the U.K., in the international waters, the maximum fine is 50,000 pounds.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 19 mars 1986

Le président: Je vois que nous avons le quorum, messieurs. Nous reprenons nos travaux au sujet du projet de loi C-75; nous en sommes à l'étape de l'examen article par article.

Nous accueillons de nouveau comme témoins M. Michael Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. R.A. Quail, commissaire, Garde côtière canadienne, et sous-administrateur, Administration maritime, M. G.R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne, M. A. Popp, conseiller général, et M. Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

Nous en étions, à la dernière réunion, à l'article 76. Il s'agit de l'amendement L-19 dans votre série d'amendements. De fait, les amendements L-19, 19-A, 19-B, 19-C et 19-D sont agrafés ensemble.

Je suppose que l'amendement L-19 sera proposé par M. Tobin. Excusez-moi, L-19 a déjà été proposé; nous poursuivons donc nos discussions à ce sujet.

Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

J'ai demandé hier après-midi que nous ajournions et aussi que les hauts fonctionnaires reviennent aujourd'hui nous fournir certaines données sur les répercussions que pourrait avoir le fait de passer de 100,000\$ à 1 million de dollars, pour les autres sous-amendements proposés par M. Tobin. Je vous demanderais, monsieur, de donner immédiatement la parole aux hauts fonctionnaires, afin qu'ils nous disent ce qu'ils en pensent.

Le président: Merci, monsieur Gray, c'est ce que je vais faire. Est-ce que les hauts fonctionnaires, ou l'un d'entre eux . . . ? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, suite à la demande que nous avons reçue hier après-midi, je crois que M. Quail est maintenant en mesure de donner certains renseignements aux membres du Comité.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Quail, s'il vous plaît.

M. R.A. Quail (commissaire, Garde côtière canadienne, et sous-administrateur, Administration maritime): Merci, monsieur le président.

On nous a posé deux ou trois questions, je crois. On nous a demandé d'abord ce qui se passe sur la scène internationale et ce qui se fait dans d'autres pays. Au Royaume-Uni, dans les eaux internationales, l'amende maximale imposée est de 50,000 livres.

[Texte]

Mr. G.R. Stewart (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): It is \$100,000.

Mr. Quail: It is \$100,000 to \$120,000, depending on the exchange rate. If the spill is in the harbours, however, the maximum fine is 1,000 pounds, or roughly \$2,000.

In the United States, the maximum penalty for accidental discharge is \$5,000. The penalty for wilful discharge is \$50,000 to \$250,000.

In Norway, there is no maximum prescribed.

The Chairman: Excuse me, with respect to Norway, is there a minimum?

Mr. Quail: No, it is left to the courts.

The Chairman: Thank you.

Mr. Quail: By way of experience in terms of what is being levied by way of fines internationally, in Norway, where there is no maximum, the maximum fine to date is \$8,000 or 40,000 kroner. The normal is about \$4,000 and they have been as low as \$100.

From some statistics we received from the International Maritime Organization based on 1983 statistics, the fines are as follows. In Norway, the maximum in 1983 was \$4,000, which is consistent with what I just said, and the average was \$600. It is for spills, period. We do not have any definition whether it was accidental or wilful. In Japan, the maximum was \$1,000. The average was \$300. In Greece, the fine was \$2,000. In Italy, the maximum fine was \$5,000. I do not have any average. In Kuwait, the maximum was \$10,000. I do not have the average. In the United States, it was not possible to get any averages because they did not have the statistics. I recall for the committee that in Canada, from a personal, personnel, individual point of view, the maximum was \$6,000 based on 12 years of experience. The minimum was \$400 and the average over the 12 year time frame was \$1,750 in Canada.

• 1550

The Chairman: Thank you, Mr. Quail. Mr. Gray.

Mr. Quail: I am sorry. Mr. Chairman, may I have one other comment?

The Chairman: Yes, certainly.

Mr. Quail: It is supplementary. There was also the question regarding whether or not this would have any impact on insurance. The answer we got back is essentially that it is hard to say to what extent rates would increase, since individual ship owner rates depend on track record and overall claims record of the insurance group concerned. So, if increasing the fines in fact led to substantially increased penalties, then that could lead to increased insurance over a period of time.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail.

I have Mr. Gray and then Mr. Tobin.

[Traduction]

M. G.R. Stewart (sous-commissaire, Garde côtière canadienne): Soit 100,000\$.

M. Quail: De 100,000\$ à 120,000\$; ça dépend du taux de change. Cependant, si le déversement se produit dans un port, l'amende maximale est de 1,000 livres, ou de 2,000\$ environ.

Aux États-Unis, l'amende maximale pour un rejet accidentel est de 5,000\$. L'amende pour un rejet volontaire est de 50,000\$ à 250,000\$.

En Norvège, il n'y a pas de maximum prévu.

Le président: Excusez-moi; y a-t-il une amende minimale imposée en Norvège?

M. Quail: Non, on laisse aux tribunaux le soin de décider.

Le président: Je vous remercie.

M. Quail: Voilà en pratique les amendes imposées sur le plan international. En Norvège, où il n'y a pas d'amende maximale, jusqu'à ce jour, l'amende la plus élevée a été de 8,000\$, ou 40,000 couronnes. Habituellement, l'amende est de 4,000\$, et on en a même imposé d'aussi peu élevées que 100\$.

D'après les statistiques que nous a remises l'Organisation maritime internationale, fondées sur les statistiques de 1983, voici quelles sont les amendes imposées: en Norvège, l'amende maximale imposée en 1983 a été de 4,000\$—c'est bien ce que je vous ai dit—la moyenne étant de 600\$. C'est pour les déversements, un point, c'est tout. On ne précise pas s'il s'agit de déversements délibérés ou accidentels. Au Japon, le maximum était de 1,000\$, la moyenne de 300\$; en Grèce, l'amende était de 2,000\$, et en Italie, le maximum était de 5 000\$. Je n'ai pas de moyenne. Au Koweït, le maximum était de 10,000\$, je n'ai pas de moyenne non plus. Aux États-Unis, il était impossible de connaître la moyenne, parce qu'on n'avait pas de statistiques là-dessus. Quant au Canada, j'ai pu constater, en me basant sur 12 années d'expérience, que le maximum était de 6,000\$, le minimum de 400\$, et la moyenne calculée sur cette période était de 1,750\$.

Le président: Je vous remercie, monsieur Quail. Monsieur Gray.

M. Quail: Excusez-moi, monsieur le président, mais puis-je ajouter quelque chose?

Le président: Certainement.

M. Quail: C'est à titre complémentaire. La question se posait également de savoir si ceci aurait une incidence sur l'assurance. On nous a répondu qu'il était difficile de prévoir dans quelle mesure les tarifs allaient augmenter, car les tarifs varient selon les antécédents de chaque armateur et l'ensemble des dommages et intérêts réclamés au groupe d'assurance en question. Si l'augmentation des amendes avait donc pour effet d'augmenter considérablement les peines, ceci risquerait fort, au bout d'un certain temps, d'entraîner une augmentation des primes d'assurance.

Le président: Je vous remercie, monsieur Quail.

MM. Gray, puis Tobin, veulent prendre la parole.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman. I think Mr. Quail has partly answered the question. But I am in some difficulty because if we, as a non-partisan committee on Bill C-75, decide we should agree to raise the fines from \$100,000 to \$1 million and, with the other amendments which are coming and the impact that it will have, to set a ceiling, whether it be \$1 million or \$500,000 from \$100,000, I would like to be assured that it is not going to completely disrupt our present situation before I vote on such an amendment.

As Mr. Gass said yesterday afternoon, I realize we must—and I think it is to our credit—send a signal to the rest of the world that we are absolutely against pollution of our waters. I would again like to know what the officials would say to raise the fines from \$100,000 to be \$1 million, \$200,000 or \$500,000 and what adverse effects this could have on this Bill and on our country.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray.

Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, while I did not draw a conclusion from the results of our international survey, I was attempting to say that, even with the \$100,000 limit we have now, the fines which are being imposed in Canadian courts underneath those limits are approximately in line with what is happening internationally.

If we move the limit to \$200,000, it would still be at the discretion of the courts to impose the fines, and it is very difficult to have any indication as to what the imposition would be of that particular fine. In Norway, where there is no maximum, the limit, the maximum was \$8,000. The smallest was \$100. In 1983, the average was \$600. In Japan, it was \$1,000. In Greece, it was \$2,000. In Canada, it was \$1,750 over 12 years with the \$100,000 limit. So that is the best advice we can provide to the committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail.

Next on my list is Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I was going to allow Mr. Nowlan . . .

The Chairman: Next I have Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, for purposes of . . .

Mr. Nowlan: Point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Point of order, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I am not trying to start anything up but, because sometimes we want to get questions and answers as members contribute, you go around the full table before you come back to the same member. Is that right?

The Chairman: Do you have a supplementary . . . ?

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, M. Quail a répondu en partie à ma question, mais tous les obstacles ne sont pas levés: en effet, si, en tant que Comité sans esprit sectaire, constitué pour étudier le projet de loi C-75, nous décidons que nous devrions faire passer l'amende de 100,000\$ à 1,000,000 de dollars et, avec les autres amendements à venir et l'effet qu'ils auront, d'imposer un nouveau plafond à 500,000\$ ou à 1,000,000 de dollars, alors que l'ancien était de 100,000\$, avant de voter pour un pareil amendement, j'e voudrais être assuré qu'il ne causera pas de bouleversement.

Comme le disait M. Gass hier après-midi, nous devons—et je crois que c'est à notre crédit—faire savoir aux autres pays que nous ne voulons absolument pas de pollution dans nos eaux. Je voudrais savoir ce que pensent les représentants du ministère sur la proposition d'élever les amendes de 100,000\$ à 1,000,000 de dollars, ou 200,000\$, ou 500,000\$, et quelles conséquences adverses ceci peut avoir pour le projet de loi et pour notre pays.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gray.

Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, je n'ai pas tiré de conclusion des résultats de notre enquête internationale, mais je voulais toutefois vous faire remarquer que même avec la limite actuelle de 100,000\$, les amendes imposées par les tribunaux canadiens au-dessous de ces limites sont à peu près du même ordre que celles imposées dans d'autres pays.

Si nous faisons passer le plafond à 200,000\$, les tribunaux n'en garderaient pas moins le pouvoir d'appréciation de l'amende, et il est donc très difficile de prévoir quel en serait le niveau. En Norvège, où il n'y a pas de maximum, les amendes allaient de 100\$ à 8,000\$, et la moyenne, en 1983, était de 600\$. Au Japon, l'amende était de 1,000\$; en Grèce, de 2,000\$. Au Canada, avec le plafond de 100,000\$, elle s'établissait à 1,750\$ en moyenne, calculée sur 12 années. C'est là toute l'information que nous pouvons donner au Comité, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Quail.

C'est M. Tobin qui figure ensuite sur ma liste.

M. Tobin: Monsieur le président, j'allais permettre à M. Nowlan . . .

Le président: Et ensuite M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, aux fins de . . .

M. Nowlan: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Rappel au Règlement, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Ce n'est pas pour créer des difficultés, mais parfois, quand les membres du Comité veulent poser des questions et attendent des réponses, vous donnez la parole à chacun à tour de rôle avant d'en revenir à la même personne, n'est-ce pas?

Le président: Est-ce que vous avez une question complémentaire . . . ?

[Texte]

Mr. Nowlan: Well, in a sense. But I do not want to interfere with Mr. Angus. It is a very simple question.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Nowlan: Very briefly, do you have some guide for us on other types of fines for other Acts that have pollution fines, i.e. the Fisheries Act? What does that set out?

• 1555

The Chairman: While you are checking on that, Mr. Nowlan, for your information, as I see the hands raised I write the names down. I am not going in any specific order right now at clause-by-clause.

Mr. Nowlan: Okay. I just wanted to know.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a brief point of order. I think all members of the committee want to deal with this matter with as much information as we can and at the same time as expeditiously as we can. I just want to indicate that the only reason I stepped down for Mr. Nowlan was that I sensed that he wanted a supplementary to a question that had already been asked. I would like to retain that place in the line-up with your loose arrangements, Mr. Chairman.

The Chairman: You are next, and then Mr. Angus. Mr. Forrestall or Mr. Quail? Mr. Popp?

Mr. A. Popp (General Counsel, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I have just been handed a copy of the Fisheries Act, and while I have not had an opportunity to really study it, the first offence I find there is \$5,000 that would be on summary conviction; then there is a second offence, which is \$100,000—in other words, the same as here. But as someone pointed out to me just now, there is also this feature in it: for each day that the offence continues, that is considered to be a separate offence. So you could reimpose the fine continually. So that seems to be the way the Fisheries Act operates.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. Mr. Chairman, based on the information the officials have given us, at least to the extent that fines have been levied, it is clear that Canada, in terms of the fines we have seen in this country, is approximately in line with what has happened elsewhere in the world. But in terms of guiding us as to what we should set maximum fines at in this country, it seems to me the submission is inconclusive one way or the other. I would not say the information given could be used to argue against an increased maximum, nor on the other hand could it be used to argue conclusively that there should be an increased maximum.

I note that Norway has no maximum, yet the fines have been in line with what has happened internationally. I notice that Norway has no maximum, yet there is no reference to loss of traffic or substantially higher operating costs in Norway. I

[Traduction]

M. Nowlan: Oui, d'une certaine façon, mais je ne veux pas interrompre M. Angus. C'est une question toute simple.

Le président: Allez-y.

M. Nowlan: Pouvez-vous nous dire quelles autres catégories d'amendes sont prévues dans d'autres lois prévoyant des amendes en cas de pollution, par exemple la Loi sur les pêcheries? Quelles sont les peines qui y sont prévues?

Le président: Pendant que vous vérifiez cette question, monsieur Nowlan, je vois des mains levées, et je vais noter les noms. Puisque nous en sommes à l'étude article par article, je ne vais suivre aucun ordre défini.

M. Nowlan: Très bien; je voulais simplement savoir.

M. Tobin: Monsieur le président, il s'agit simplement d'un bref rappel au Règlement. Tous les membres du Comité voudraient traiter cette question avec célérité, mais avec le maximum d'information possible. Si j'ai cédé mon tour à M. Nowlan, c'est uniquement parce que j'avais l'impression qu'il voulait poser une question complémentaire à une autre qui avait déjà été posée, mais je voudrais cependant conserver mon tour, maintenant qu'il n'y a plus d'ordre précis, monsieur le président.

Le président: Votre tour suit, puis c'est au tour de M. Angus. Qui est-ce qui veut prendre la parole? M. Forrestall, ou M. Quail, ou M. Popp?

M. A. Popp (conseiller général, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. On vient de me remettre un exemplaire de la Loi sur les pêcheries, que je n'ai naturellement pas eu le temps d'étudier, mais je vois qu'il est fait mention ici de 5,000\$ sur déclaration sommaire de culpabilité, et qu'une deuxième peine est prévue, de 100,000\$, autrement dit, du même ordre que dans l'autre loi. Mais on vient de me faire remarquer qu'il y a également une autre stipulation, à savoir qu'il y a un nouveau délit pour chaque journée où le délit se reproduit, ce qui permet de réimposer l'amende. Ce sont donc là les peines prévues par la Loi sur les pêcheries.

Le président: Je vous remercie, monsieur Popp. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. D'après les renseignements que nous ont donnés les représentants du ministère, et dans la mesure où ces amendes ont effectivement été imposées, le Canada semble donc, en matière d'amendes, s'aligner plus ou moins sur les autres pays. Mais il me semble difficile de tirer des conclusions, dans un sens ou dans l'autre, pour ce qui est du plafond à fixer aux amendes imposées par notre pays. Je ne dirais pas que l'information qui nous a été donnée plaide contre une augmentation du maximum imposable ni d'ailleurs qu'elle plaide pour une augmentation éventuelle de ce maximum.

Je constate que la Norvège n'a pas imposé de plafond, mais que les amendes y ont été du même ordre que celles qu'imposent d'autres pays. Et bien que la Norvège n'ait pas mis de plafond aux amendes, on ne signale pas une diminution du

[Text]

note the United States has a maximum of as much as \$250,000, which is two and a half times greater than what is being proposed in this current legislation.

Mr. Chairman, I wonder if we might expedite matters, because I am interested in sending a signal to the shipping industry that states generally Canada's intentions and the importance we place on regulations designed to prevent pollution of our waters. I might ask the Parliamentary Secretary: Would there not be some disposition, if not to accept \$1 million, which is clearly substantially higher than anything that has been proposed, that Canada at least have a maximum fine that is in line with what is being done in the United States?

I would propose, so that we break some new ground—if I can use that word—on our seas, keeping our seas clean, that we would set a maximum, at least in the case of L-19, of \$300,000, which would be slightly more than what is the case in the United States.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, members of the committee will remember that yesterday they felt there was some usefulness in signalling the users of our water systems and the courts with respect to the high level of concern and care we have about our marine environment.

It seemed to me that my comments of yesterday, doubling it to \$200,000—it is currently \$100,000—would seem to me to be a pretty fair indication to the courts and to the users of our waters, and I think we would be prepared to accept that. I believe Mr. Tobin has a point, but I think we would achieve the two things: we would first of all indicate to the users of our water systems that in fact we are very serious about maintaining a good environment, and at the same time indicate to the courts that perhaps the courts might give some sustenance to that position as well.

• 1600

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps if we could split the difference between Mr. Tobin's suggestion of \$300,000 and the Parliamentary Assistant's \$200,000, at \$250,000, we will match the United States.

But having said that, I want to pursue this aspect a little further. At this point in time we have no way of knowing those fines which the officials read off. What was the nature of the crime? I would hope it was not a major spill. Because heaven help this world if that is all we fine somebody who dumps a whole tanker load of oil into one of our oceans, if they only get a \$2000 or a \$5000 or an \$8000 fine. I would suspect those were minor incidents of somebody who pumped out the bilge when he was not supposed to. And I want to ask the officials: Do we have any examples of a major oil spill anywhere in the world where a party has been found guilty and where, in

[Translation]

trafic ni de frais d'exploitation considérablement plus élevés dans ce pays. Je constate par ailleurs que les États-Unis ont un maximum qui atteint 250,000\$, deux fois et demie ce que propose le projet de loi en question.

Est-ce que nous pourrions peut-être hâter les choses, monsieur le président, parce que les transporteurs maritimes devraient connaître les intentions du Canada et l'importance que nous attachons au règlement visant à empêcher la pollution de nos eaux. Je voudrais demander au secrétaire parlementaire si l'on ne pourrait songer, sinon à accepter un plafond de 1 million de dollars, qui est considérablement plus élevé que tout ce qui a été proposé, du moins à prévoir une amende maximale du même ordre que celle des États-Unis?

Je propose donc, pour changer de cap et défendre nos eaux contre la pollution, d'imposer un maximum, dans le cas de L-19 tout au moins, de 300,000\$, soit légèrement au-dessus de celui prévu par les États-Unis.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, les membres du Comité se rappelleront qu'hier, ils ont reconnu qu'il serait utile de faire savoir aux utilisateurs de nos voies maritimes et aux tribunaux que notre environnement marin nous tient à cœur.

J'ai donc proposé hier de faire passer ce maximum de 100,000\$ à 200,000\$, c'est-à-dire de doubler, ce qui me semblerait un avertissement suffisamment clair pour les tribunaux et pour les utilisateurs de nos eaux territoriales, et c'est une proposition que nous serions disposés à accepter. L'argument de M. Tobin n'est pas sans intérêt, mais je crois qu'avec notre proposition, nous ferions d'une pierre deux coups: les utilisateurs de nos voies fluviales et maritimes sauraient que nous voulons veiller à la salubrité de l'environnement et les tribunaux comprendraient qu'il est de leur devoir de participer à cet effort.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Nous pourrions peut-être partager la poire en deux et fixer le maximum à mi-chemin entre la proposition de M. Tobin et celle du secrétaire parlementaire, soit à 250,000\$, ce qui la mettrait sur le même pied que celle des États-Unis.

Cela dit, il y a autre chose que je voudrais ajouter sur ce point. Nous ne connaissons pas, à l'heure actuelle, la nature des délits pour lesquels ces amendes sont prévues, mais j'espère qu'il ne s'agit pas d'un déversement de grande envergure. Ce serait une catastrophe si un pétrolier se déversait entièrement dans l'un de nos océans et que nous ne lui imposions qu'une amende de 2,000\$, 5,000\$ ou 8,000\$. Vous parlez sans doute d'amendes en cas d'incidents mineurs, un bateau qui déverse son fond de cale quand il n'est pas censé le faire, et je voulais demander au représentant du ministère: connaît-on dans le monde un exemple d'un déversement catastrophique de pétrole

[Texte]

addition to whatever insurance clean-up costs there were, there was a substantial fine levied? Because this is what I think we are really talking about.

The Chairman: Is anybody prepared to answer Mr. Angus's question?

Mr. Quail: I would respond, Mr. Chairman, that in the instance of a fine against an individual, we have no knowledge we could lay before the committee today.

The most recent incident of an accident in Canadian waters, with a tanker, was the tanker *Kurdistan* which broke up in the gulf. On that occasion, there was some large litigation dealing with compensation and liability, whereby, as members may recall, we did take charge and sank the bow section and allowed the stern section to come into Port Hawkesbury and subsequently salvaged it, etc., and we then went on to clean up the damage. And under the existing part 20, we recovered the Government of Canada did recover their expenses in excess of \$5.6 million.

Mr. Angus: But did the Government of Canada lay charges against the owners of the *Kurdistan* for a violation of the Canada Shipping Act or any other acts?

Mr. Quail: No, we did not.

Mr. Angus: Has the Government of Canada ever laid charges for the pollution of waters within the jurisdiction of Canada, for a major spill? And if we have, what was the outcome?

Mr. Popp: I think I could deal with that, Mr. Chairman, if I may.

I could respond by pointing out to the committee the reason why charges are very rarely laid in major spills or in any spills of an accidental nature, is that our regulations are drafted in such a way that they exclude accidental spills. In other words, you are not guilty of a violation of the regulation if it was an accident. You may, however, be liable to pay compensation under the liability and compensation provisions. For that reason, I think it is correct to say there were no charges laid in the case of the *Kurdistan*, and in most cases where it is an accident, there are no charges laid. In fact, the only case I know is one I was made aware of today. In Holland, I think, there was a break up of a vessel which caused major pollution, and I believe the Dutch authorities did lay charges.

Mr. Angus: And what was the outcome?

Mr. Popp: I am not sure. I do not know what the outcome was, but I believe criminal charges were preferred.

Mr. Angus: Just a final comment, if I may Mr. Chairman.

I think what we are trying to do is to ensure that . . . and I accept the fact that this does not deal with the accidental spills; I do not think we had any intention of putting somebody who has caused a spill through no fault of their own in place for a fine of \$1 million or \$500,000 or \$300,000 or \$200,000.

[Traduction]

où l'une des parties a été déclarée coupable et où une amende considérable a été imposée en sus des coûts de nettoyage? Car c'est là, je crois, la question qui nous préoccupe vraiment.

Le président: Quelqu'un peut-il répondre à la question de M. Angus?

M. Quail: Nous n'avons pas d'information sur ce sujet aujourd'hui, à savoir le cas d'une amende infligée à un particulier, monsieur le président.

Le cas le plus récent d'accident dans les eaux canadiennes est celui du pétrolier *Kurdistan*, qui s'est disloqué dans le golfe. Cet accident a donné lieu à un litige important portant sur la responsabilité civile et les dédommagements, et les membres se rappelleront que nous avons pris l'affaire en charge, torpillé l'avant et fait entrer la poupe à Port Hawkesbury, où nous l'avons par la suite récupérée, après quoi nous avons fait le nettoyage des lieux. D'après l'actuelle partie XX, le gouvernement du Canada a recouvré plus de 5,6 millions de dollars pour ces dépenses.

M. Angus: Mais le gouvernement du Canada a-t-il porté plainte contre les propriétaires du pétrolier *Kurdistan* pour transgression de la Loi sur la marine marchande du Canada, ou de toute autre loi?

M. Quail: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. Angus: Le gouvernement du Canada a-t-il jamais intenté des poursuites pour un déversement catastrophique entraînant la pollution des eaux sous la juridiction du Canada? Et dans l'affirmative, quelle en a été l'issue?

M. Popp: Je crois que je peux répondre à cette question, si vous me le permettez, monsieur le président.

Je voudrais faire remarquer au Comité que la raison pour laquelle des poursuites sont rarement intentées pour de grands déversements, ou pour tout déversement de nature accidentelle, c'est que nos règlements sont rédigés de telle sorte qu'ils excluent ce genre de déversements. Autrement dit, s'il s'agit d'un accident, vous n'êtes pas coupable d'avoir enfreint le règlement. Vous pouvez toutefois devoir payer des dommages et intérêts aux termes des dispositions sur la responsabilité civile et les dédommagements. C'est pour cette raison, je crois, qu'on n'a pas intenté de poursuites dans le cas du pétrolier *Kurdistan* et qu'on ne le fait pas dans la plupart des cas où il y a un accident. Le seul cas que je connaisse vient de m'être signalé aujourd'hui même: c'est en Hollande, je crois, qu'un navire s'est disloqué, entraînant une pollution grave, et je crois que les autorités néerlandaises ont intenté des poursuites.

M. Angus: Et quelle en a été l'issue?

M. Popp: Je ne sais pas au juste, une action au criminel.

M. Angus: Permettez-moi une dernière observation, monsieur le président.

Nous essayons, je crois, de veiller à ce que . . . et je reconnais qu'il ne s'agit pas là de déversement accidentel. Nous n'avons nullement l'intention d'imposer à celui qui, sans que ce soit sa faute, est à l'origine d'un déversement, une amende d'un million de dollars ou de 500,000\$, ou de 300,000\$, ou de

[Text]

But the word is out that you are not going to bring in any deficient vessels or sloppily run vessels into this country or into our waters, because if you do and if you dump something, it is our intention to go after you with as much power as we can.

• 1605

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I have Mr. Nowlan or Mr. Taylor. But Mr. Tobin has an important statement he would like to make at this point.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I wanted to ask members of the committee if I can withdraw L-19 and re-submit L-19 with an amendment asking for a fine not exceeding \$250,000. We would then be discussing the amendment I intend to move. I want to expedite matters.

The Chairman: Do we have consent?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gray, on a point of order.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I wonder if the committee agrees with the rest of these figures and the other amendments he proposed, or if Mr. Tobin would make similar adjustments.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Nowlan: On that same point of order. I think you have certainly proven to the members that you can re-submit at a lower figure. I am all for sending a signal out too, but I do not think the signal should be so draconian. That is a short circuit, and I am concerned about the insurance effect, the potential in going too high. So I am glad Mr. Tobin is thinking of coming down.

Secondly, I think the Canadian ship should not be at such a potential disadvantage from its competitors. So I am glad there is some moderation in the signal. If we were going to take the \$100,000 in the first amendment, then if we were going to \$250,000, that is an increase of one and one half times the initial one. And I just wonder, Mr. Chairman, if to simplify this and expedite it, we could agree to increase all of them by one and one half times? In other words, the places where \$100,000 is presently in the bill would be \$250,000. And where there is \$5,000 it would be \$15,000.

The Chairman: That should be \$12,500.

Mr. Nowlan: Or \$12,500. I just do not know if that would expedite rather than . . .

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. I would like to make a point.

The Chairman: Yes. Okay. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. I am a little concerned about all these increases. I think we are getting carried away. We are thinking

[Translation]

200,000\$. Mais nous faisons ainsi savoir qu'on n'amènera pas impunément dans nos eaux des navires en mauvais état ou avec un personnel incompétent parce que nous avons l'intention, en cas de déversement, par exemple, d'utiliser contre de tels navires toute la force de la loi.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. J'ai noté les noms de MM. Nowlan ou Taylor, mais M. Tobin a une importante déclaration à nous faire maintenant.

M. Tobin: Monsieur le président, je voulais demander aux membres du Comité si je peux retirer l'amendement L-19 et le soumettre à nouveau avec un amendement réclamant une peine qui ne dépasse pas 250,000\$. C'est pour hâter les choses, et nous discuterions alors de l'amendement que je vais proposer.

Le président: Est-ce que nous y consentons?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gray invoque le Règlement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aimerais savoir si le Comité est d'accord sur les autres chiffres et autres amendements qu'il a proposés, ou si M. Tobin entend réviser ces chiffres dans le même sens.

M. Tobin: Oui.

M. Nowlan: Toujours sur la même objection: vous avez certainement prouvé d'accord sur les autres chiffres et autres amendements qu'il a proposés, ou si M. Tobin entend réviser ces chiffres dans le même sens.

En second lieu, je pense que les navires canadiens ne devraient pas être mis en position aussi défavorable par rapport à leurs concurrents, et c'est une autre raison pour laquelle je suis heureux de voir que vous mettez de l'eau dans votre vin. Si nous adoptions votre premier amendement de 100,000\$, puis passions à 250,000\$, cela représenterait une augmentation d'une fois et demi, et je me demande, monsieur le président, pour simplifier et hâter la procédure, si nous ne pourrions convenir d'augmenter toutes les amendes d'une fois et demi leur valeur? Autrement dit, une amende de 100,000\$ passerait à 250,000\$, et une amende de 5,000\$ passerait à 15,000\$.

Le président: Elle devrait passer à 12,500\$.

M. Nowlan: C'est vrai. Je ne sais pas si on hâterait ainsi les choses plutôt que . . .

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais intervenir.

Le président: Très bien, M. Taylor a la parole.

M. Taylor: Toutes ces augmentations m'inquiètent, et je crois que nous nous laissons emporter par les événements.

[Texte]

about a major spill. The officials tell us they are able to collect up to \$5 million of recovery funds. That has nothing to do with the maximum. And almost everybody who came before us is fighting about driving business away from the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. Now, if we want to drive them away let us put these things so high we frighten the wits out of them because they have to insure that amount. That means more money for insurance. It might be the straw that breaks the camel's back. We had better not... We had better remember we are in a competitive world. We are competing against other people and let us not drive business away with this type of thing. After thinking this whole thing over, I feel the figures the officials brought us—\$100,000—is a lot of money, and the courts can go up to that amount. It has nothing to do with major spills. I think we are being carried away with large sums of money and we will frighten our competitors.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Or frighten our business.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with leave, I would like to withdraw L-19 and re-submit the amount I indicated to the committee and to the Parliamentary Secretary.

The Chairman: In other words, you are withdrawing L-19 with consent?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: And re-submitting, I will read it...

Mr. Tobin: And re-submitting to a fine not exceeding \$250,000.

The Chairman: Okay. So the amendment now reads that clause 76 be amended by deleting lines 8 and 9, page 64, and substituting the following: "to a fine not exceeding \$250,000".

Mr. Tobin: That is correct, Mr. Chairman. I will simply say I think this sends a signal that we are quite serious that those violating discharge regulations, polluting the land, will see a signal from Canada that we treat this as a very serious matter... and a signal to the courts.

• 1610

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall, any comment?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if you wanted to call the question on that one I would be prepared to entertain it.

The Chairman: I am referring to L-19 with \$250,000 as the figure...

Amendment agreed to

The Chairman: We now come to L-19-A. Mr. Tobin, please.

[Traduction]

Nous pensons à un déversement majeur, et les représentants du ministère nous disent qu'ils ont pu obtenir plus de 5 millions de dollars en fond de récupération. Cela n'a rien à voir avec le maximum, et presque tous nos témoins nous ont dit qu'on chassait les utilisateurs de la voie maritime du St-Laurent et des Grands lacs. Voilà donc une excellente façon, si c'est ce que nous voulons, de les chasser, car c'est pour de pareilles sommes qu'ils devront s'assurer. Il faudra donc qu'ils dépendent davantage pour l'assurance, et ce pourrait être la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Rappelons-nous que nous vivons dans un monde où on se livre une concurrence acharnée, que nous sommes en concurrence avec d'autres et ne mettons donc pas les hommes d'affaire en fuite avec ce genre de mesures. Après mûre réflexion, les chiffres que nous ont proposés les représentants du ministère—100,000\$—me paraissent considérables, et les tribunaux peuvent aller jusqu'à hauteur de cette somme. Cette question n'a rien à voir avec les grands déversements, et nous ne devrions pas nous emballer ni brandir des sommes aussi considérables, c'est une menace qui risque de se tourner contre nous.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor.

M. Taylor: Ou de mettre en fuite nos partenaires en affaire.

Le président: M. Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais, si vous me le permettez, retirer L-19 et soumettre de nouveau la somme que j'ai mentionnée au Comité et au secrétaire parlementaire.

Le président: Autrement dit, avec le consentement unanime vous retirez l'amendement L-19?

Des voix: D'accord.

Le président: Et vous soumettez de nouveau l'amendement dont je vais donner lecture...

M. Tobin: Je sou mets de nouveau l'amendement pour une amende maximale de 250,000\$.

Le président: D'accord. Il est donc proposé que l'article 76 soit modifié par la substitution des lignes 9 et 10, page 64 par ce qui suit: «sommaire, une amende maximale de 250,000\$.»

M. Tobin: C'est bien cela, monsieur le président. Cela me paraît un avertissement suffisamment sévère adressé à ceux qui enfreignent le règlement sur les déversements et la pollution, et qui comprendront que le Canada prend ce genre d'infraction au sérieux. C'est également un avertissement à l'intention des tribunaux.

Le président: Merci. Monsieur Forrestall, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Forrestall: Monsieur le président, je serais prêt à ce que l'on vote.

Le président: Je parle de l'amendement L-19, proposant une somme de 250,000\$...

L'amendement est adopté

Le président: Nous en arrivons à l'amendement L-19-A. Monsieur Tobin, vous avez la parole.

[Text]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting lines 17 and 18, page 64, and substituting the following:

to a fine not exceeding \$200,000.

Mr. Chairman, having moved that, I want to say that I have had some discussion with the Parliamentary Secretary along these lines and perhaps we might seek his comment.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, unless all the members of the committee want to speak to it, I would be prepared to ask you to call the question.

Amendment agreed to

The Chairman: The figure is \$200,000.

Amendment L-19-B. Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting lines 24 and 25, page 64 and substituting the following:

to a fine not exceeding \$200,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we would be prepared to have you call the question.

Amendment agreed to

The Chairman: We now move to amendment L-19-C. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting line 29 on page 64 and substituting the following:

-ing \$15,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. I presume \$15,000 is in the ratio of one and a half times the original amount.

Mr. Tobin: It is close.

The Chairman: It is close. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I was much more generous. I might have acceded to doubling it, but doubling it would only take it to \$10,000.

The Chairman: You have a problem with mathematics. It is incorrect.

Mr. Tobin: No, Mr. Chairman, it is just that I am ambitious and I thought it might slip through. Let me move something acceptable to the committee to avoid a long debate.

The Chairman: Can Mr. Tobin withdraw . . .

Some hon. members: Agreed.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we will make that \$10,000.

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Translation]

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 76 soit modifié par substitution, aux lignes 19 et 20, page 64, de ce qui suit:

une amende maximale de 200,000\$.

Monsieur le président, j'en ai déjà discuté avec le secrétaire parlementaire, et vous pourriez peut-être lui passer la parole.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, à moins que les membres du Comité veuillent débattre de l'amendement, je suis prêt à ce que l'on passe au vote.

L'amendement est adopté

Le président: Le chiffre est de 200,000\$.

L'amendement L-19-B. Monsieur Tobin, allez-y.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 76 soit modifié par substitution, à la ligne 24 de la page 64, de ce qui suit:

maximale de 200,000\$, toute per-

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Nous sommes prêts, monsieur le président, à voter.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-19-C. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 76 soit modifié par substitution, à la ligne 34 de la page 64, de ce qui suit:

male de 15,000\$.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Je suppose que 15,000\$ représentent une fois et demie le montant prévu à l'origine.

M. Tobin: C'est à peu près cela.

Le président: C'est environ cela. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'étais moi-même beaucoup plus généreux, puisque j'acceptais que l'on double cette somme, ce qui porterait le montant à 10,000\$.

Le président: Je crois que vous avez du mal en mathématiques; ce n'est pas tout à fait cela.

M. Tobin: Non, monsieur le président, mais j'ai parfois des espoirs inconsidérés, et je pensais que ça passerait comme cela. Permettez-moi donc de proposer quelque chose que le Comité puisse accepter, afin d'éviter de trop longs débats.

Le président: M. Tobin pourrait-il retirer . . .

Des voix: Oui.

M. Tobin: Monsieur le président, nous allons proposer 10,000\$.

Le président: Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if you care to call the question we would be prepared to deal with it.

The Chairman: The question then pertains to an amendment to \$10,000.

Amendment agreed to

The Chairman: Amendment L-19-D. Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting lines 35 and 36, page 64, and substituting the following:

to a fine not exceeding \$200,000.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if you are prepared to call the question I think we would like to deal with it.

Amendment agreed to

The Chairman: Now, gentlemen, we return to our big book of amendments at page 62. A-24 is the designation of our next amendment in the name of Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, for the information of committee members I will not be putting that because the government has an amendment back in clause 1 that deals with that matter throughout. I will withdraw it.

• 1615

The Chairman: Mr. Angus, that is withdrawn.

L-20. I presume this is in the name of Mr. Tobin. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, could I ask for the patience of members for about one minute?

The Chairman: Yes, you have 60 seconds.

Mr. Tobin: 60 seconds, thank you.

Mr. Chairman, this is another section dealing with offshore oil and gas and so far we have referred all of those until after we deal with clause 10. I would submit we deal with them all at once rather than having a separate debate on every single one, if the Parliamentary Secretary agrees.

The Chairman: Is that agreed, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, this one is slightly different in that it deals with blow-outs and the associated liabilities with respect to that.

Because it is somewhat different from the general provisions or the thrust of clause 10, I wonder if we might not deal with Mr. Tobin's L-20—it deals with clause 76—so that we could have a motion at some point before we go back on clause 76.

Mr. Tobin: If you want to defer it, we will do it before clause 10.

[Traduction]

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous voulez passer au vote, nous sommes prêts.

Le président: Le vote porte donc sur l'amendement proposant que le montant soit de 10,000\$.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons à l'amendement L-19-D. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 76 soit modifié par substitution, à la ligne 42 de la page 64, de ce qui suit:

male de 200,000\$.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous le désirez, nous pouvons passer directement au vote.

L'amendement est adopté

Le président: Messieurs, nous passons maintenant à notre grande liasse d'amendements, à la page 62. A-24, c'est un amendement que présente M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je tiens à informer les membres du Comité que je ne présenterai pas cet amendement, étant donné que le parti ministériel en propose un, à l'article 1, qui traite de la même question. Je retire donc cet amendement.

Le président: Monsieur Angus, l'amendement est donc retiré.

L-20. Je pense que c'est un amendement présenté par M. Tobin. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, le Comité m'accorderait-il une minute?

Le président: Oui, vous avez vos 60 secondes.

M. Tobin: 60 secondes, merci beaucoup.

Monsieur le président, voilà encore un article où il est question d'exploitation pétrolière et gazière en mer; or nous avons décidé d'aborder cette question après la discussion de l'article 10 du projet de loi. Je demanderais donc que nous en discutons en bloc, plutôt que séparément, à moins que le secrétaire parlementaire n'y voie un inconvénient.

Le président: Monsieur Forrestall, êtes-vous d'accord?

M. Forrestall: C'est un article un peu à part, monsieur le président, puisqu'il y est question de responsabilité, lorsqu'un puits de pétrole prend feu.

Ce n'est donc pas exactement la même chose que ce dont traite de façon générale l'article 10 du projet de loi, si bien qu'il serait peut-être possible de discuter l'amendement L-20 de M. Tobin—qui porte sur l'article 76 du projet de loi—et ensuite nous reviendrions à la discussion générale de l'article 76.

M. Tobin: Si vous voulez bien, nous pourrions alors reporter cet amendement et en discuter juste avant l'article 10.

[Text]

Mr. Forrestall: Yes, but it is slightly different.

The Chairman: You want to deal with it, Mr. Forrestall, while we are still dealing with clause 76?

Mr. Forrestall: Yes, I would like to deal with it now. Yes.

The Chairman: Why not proceed at this point, then?

Mr. Forrestall: That would be our wish, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Tobin, is that agreed with you?

Mr. Forrestall: —so that we can finally deal with clause 76.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, yes, that is acceptable to me.

The Chairman: Okay, thank you.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting lines 21 to 26 on page 71.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Would you like to explain your amendment?

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. This particular section deals with civil liability and compensation for pollution and sets out the provisions for the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, and definitions of pollutants and owners and oil pollution damage and so on.

Mr. Chairman, the section absolves drilling rigs on location and engaged in exploration from the provisions within the Canada Shipping Act.

I would ask that members consider supporting L-20 for two reasons. One, I do not know of any reason why under the Canada Shipping Act on questions relating to civil liability and compensation for pollution damage—in particular given the increased activity off Nova Scotia with Venture, off Newfoundland with Hibernia, Ben Nevis in Labrador, and so on over the last half a dozen years, ten years in particular but the last half a dozen years—this committee would want to have a provision in the bill governing civil liability and compensation on pollution, and to exempt from the bill one of the biggest possible potential offenders. By that I do not refer to the operation, the nature of operations or the quality of operations of rigs. I merely refer to the fact that they are out there, and in the case of Hibernia, for example, are sitting on very valuable spawning grounds and fishing grounds.

One of the recommendations of the Royal Commission on the *Ocean Ranger* Disaster, an \$18 million exercise which was undertaken over a period of nearly 36 months, was that the Canada Shipping Act be amended to encompass the operation of oil rigs on location. The government in this draft legislation certainly has not indicated that it wants to proceed at this time with including oil rigs on location and drilling under the terms of the Canada Shipping Act.

[Translation]

M. Forrestall: Je veux bien, mais ce sont tout de même deux domaines légèrement différents.

Le président: Voulez-vous alors que nous discutons de cet amendement, tant que nous en sommes à l'article 76, Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Oui, j'aimerais que l'on en parle maintenant.

Le président: On y va, alors?

M. Forrestall: C'est ce que nous préférons, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Tobin, êtes-vous d'accord?

M. Forrestall: . . . pour que nous puissions enfin voter sur l'article 76.

M. Tobin: Monsieur le président, dans ces conditions, oui.

Le président: Très bien. Merci.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'on modifie l'article 76 du projet de loi en supprimant les lignes 32 à 38, page 71.

Le président: Merci, Monsieur Tobin. Voulez-vous exposer le motif de votre amendement?

M. Tobin: Oui, monsieur le président. L'article traite ici de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de dommages par pollution, prévoit la constitution d'une caisse d'indemnisation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et donne la définition de «polluant», de «propriétaire», de «dommages» dus à la pollution par les hydrocarbures, etc.

Monsieur le président, l'article dont je parle exclut les installations de forage du domaine d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Je demande donc aux députés de bien réfléchir à l'amendement L-20, et ce, pour deux raisons. D'une part, et étant donné que les activités de prospection et d'exploitation pétrolière ont pris une ampleur accrue au large de la Nouvelle-Écosse avec Venture, de Terre-Neuve avec Hibernia, et avec Ben Nevis au Labrador, depuis à peu près une demi-douzaine d'années—dix ans en fait, mais surtout depuis six—je ne vois pas pourquoi le comité voudrait exempter du champ d'application des dispositions sur la responsabilité civile et l'indemnisation en cas de dommages causés par pollution, les navires qui risquent précisément d'être les premiers responsables de ce genre de pollution. Je ne mets pas en cause les techniques de prospection, ni la façon dont ces plates-formes de forage opèrent, je veux simplement protéger les bancs de poissons qui viennent frayer dans ces eaux, comme par exemple dans le cas de Hibernia.

Après la catastrophe de la plate-forme *Ocean Ranger*, une Commission royale d'enquête, qui a travaillé près de 36 mois et qui a coûté 18 millions de dollars, a précisément recommandé que l'on modifie la Loi sur la marine marchande du Canada, afin qu'elle puisse s'appliquer aux plates-formes pétrolières situées sur un emplacement de forage. Or, d'après ce projet de loi, le gouvernement ne semble pas du tout disposé à inclure les plates-formes en question, ni les opérations de forage, dans le champ d'application de ladite loi.

[Texte]

With respect to this particular amendment, Mr. Forrestall is correct in saying it is somewhat different from the others, different in the sense that it deals with a pollution problem and civil liability and so on. It would seem to me whether or not the government ultimately goes along with the amendments that we have moved to include rigs under the jurisdiction of the Canada Shipping Act, at least with respect to civil liability and pollution, that rigs ought to be included. They ought to be included for the same reasons that the committee thought it reasonable on the question of fines to increase the maximum levels—to send a signal out there to the shipping world that Canada is quite serious about her environment and in particular, her waters.

• 1620

Surely it makes no sense, Mr. Chairman, not to include the area where the greatest potential for damage exists; the absolute greatest, particularly to stocks and fishing spawning grounds, and that is rigs. For that reason, I would ask members to indeed ask Mr. Forrestall and the government to consider accepting this amendment.

The Chairman: Mr. Forrestall. I am sorry, I have Mr. Angus next.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just briefly if I may, I am pleased that the Parliamentary Secretary has flagged this one as being separate from the other batch because I think it is important that we do discuss it.

I want to ask either the Parliamentary Secretary or the officials whether there are any other laws currently in place which prescribe the same level or greater of civil liability directly to pollution that emanates from a mobile offshore drilling unit? And if he could give us the reference to the extent of which it is similar or greater.

The Chairman: Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would respond to Mr. Tobin and to Mr. Angus. I will just make a very brief observation, then turn it over to the officials for some of the detail Mr. Angus has asked for.

The difficulty we have with this amendment, Mr. Chairman, is that under the International Convention, if the oil spill comes from the rig, it is covered under that international fund. If it comes from a hole in the ground, it is not. To include this amendment would impair our capacity to participate in the international fund.

It is the view of the government and indeed, what is already in place—and I will ask my officials to elaborate on it—it is the view of the department that we cannot accept this. Let me indicate to Mr. Tobin, however, and in part to Mr. Angus, that pollution coming from a hole in the ground is solely the responsibility of COGLA. They accept the entire, complete responsibility for it.

[Traduction]

En ce qui concerne mon amendement, M. Forrestall a tout à fait raison de dire qu'il est un petit peu différent des autres, dans la mesure où il y est question de pollution et de responsabilité civile, etc. Que le gouvernement veuille ou non inclure les plates-formes de forage dans le champ d'application de la loi, je pense qu'il devrait au moins le faire lorsqu'il est question de responsabilité civile et de pollution. Je pense que l'on devrait inclure les installations de forage et de prospection pour les mêmes raisons qui ont incité le Comité à relever le plafond des amendes... tout cela pour bien faire comprendre aux marins, que le Canada ne plaisante pas lorsqu'il est question de son environnement et, surtout, de ses eaux territoriales.

Les plates-formes de forage sont précisément une des sources les plus probables des dommages susceptibles d'être causés aux réserves de poissons, et notamment aux poissons en frai. On se demande donc pour quelle raison on exclurait du champ d'application de la loi ce genre d'installations, et voilà pourquoi je demanderais aux députés du Comité, à M. Forrestall et au gouvernement, de bien réfléchir à cet amendement.

Le président: Monsieur Forrestall. Excusez-moi, j'ai d'abord M. Angus sur ma liste.

M. Angus: Monsieur le président—très rapidement si vous le permettez—je suis heureux que le secrétaire parlementaire ait bien indiqué qu'il s'agissait ici d'une disposition à part et je pense qu'il est important que nous en discutons.

Je vais donc demander au secrétaire parlementaire, ou aux fonctionnaires présents, si l'on a déjà prévu dans les lois en vigueur, des dispositions comparables, ou même plus sévères, portant sur la responsabilité civile en cas de pollution causée par des plates-formes mobiles de forage opérant en mer. Peut-être pourrait-on nous dire dans quelle mesure les dispositions en vigueur, figurant dans d'autres lois, sont plus ou moins répressives.

Le président: Monsieur Forrestall, je vous prie.

M. Forrestall: Monsieur le président, je réponds à MM. Tobin et Angus. Je vais d'abord faire remarquer rapidement quelque chose, et je passerai ensuite la parole aux fonctionnaires présents, pour les détails que M. Angus a demandés.

Monsieur le président, d'après la Convention internationale, si la fuite de pétrole provient de la plate-forme, on s'adresse au Fonds international pour l'indemnisation, ce qui n'est pas le cas lorsque la fuite vient du fond de la mer. Si donc nous adoptions cet amendement, nous ne pourrions plus profiter du Fonds international d'indemnisation. Voilà pourquoi nous n'y sommes pas favorables.

Le gouvernement, et le ministère lui-même—je vais demander aux fonctionnaires de développer un peu cette question—pensent qu'il n'est pas possible d'adopter cet amendement. Je tiens tout de même à dire à M. Tobin, et en partie à M. Angus, que lorsque la fuite vient du fond de la mer, c'est l'ATGPC qui est responsable. Elle accepte sa responsabilité pleine et entière.

[Text]

Now perhaps to be able to give you a bit more detail, I will ask Mr. Quail or one of my officials to respond further.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman. As the Parliamentary Secretary has said and if we look back just a bit in history, the fund is set up on the basis of levying a tax against the oil companies, as it relates to the shipment of oil in tankers. We have set up a fund to provide compensation and liability.

We have also redrafted the section in the act to make it compatible with and so that we can participate in the International Convention. This is all designed to provide compensation and liability from ships and therefore a ship, in the sense of the act, includes a drill rig, includes the MODU. So if the spill is from the MODU, it will be covered underneath the existing compensation liability scheme set out in the amendments.

If it is from a hole in the ground, i.e. if it is caused by a blow-out, then the compensation and liability scheme is referred to and covered as part of the Canada Oil and Gas Lands Act. That is the split and it is also the split, for instance, with respect to the manner in which we proceed to clean up the oil spill; if the oil spill comes from the ship, the responsibility for cleaning up that oil spill falls under the Canada Shipping Act, falls under the responsibility of the Minister of Transport.

If it happens to come from a hole in the ground as a result of a blow-out, the responsibility for being the lead agency in government rests with the Minister of Energy, Mines and Resources and in this sense, we would just be a resource agency to provide assistance if required and if requested to our colleagues in the Department of Energy, Mines and Resources.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail. Mr. Tobin.

• 1625

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am a bit reluctant to say this, but it sounds to me that within the federal government, the Department of Energy, Mines and Resources and Transport Canada—and I do not say this at a personal level but more at a departmental level if you want—have not been able to get their act together. There is some division of jurisdiction, some reluctance to give up jurisdiction between two departments.

A Royal Commission, after two years, funded jointly by the federal and provincial government, recommends that it is the Minister of Transport who ought to have jurisdiction on rigs. Quite frankly, I am not interested which Minister it is, and I do not know if it is a battle between bureaucrats. But when a Royal Commission, headed by a Supreme Court justice of the Province of Newfoundland, appointed by the Premier of Newfoundland, jointly funded by both governments—whose recommendation was, number one received by a previous administration, and, number two, by this administration, many of which have been acted upon—makes as a primary and important recommendation that what is proposed in my amendment and indeed in subsequent amendments that we will

[Translation]

Je vais peut-être demander maintenant à M. Quail de vous donner plus de détails là-dessus, ou à l'une des personnes qui m'accompagnent.

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président. Comme l'a dit le secrétaire parlementaire, et si nous nous reportons un peu en arrière, on constate que le Fonds est constitué à l'aide de taxes versées par les compagnies pétrolières pour tout transport de pétrole. L'indemnisation des dommages est donc assumée par le Fonds.

Nous avons d'ailleurs révisé l'article de la loi, afin que le Canada puisse être partie à la Convention internationale. Ces dispositions prévoient donc le versement d'une indemnisation lorsqu'il s'agit de dommages causés par des bateaux, et, dans la loi, «bateau» inclut les plates-formes de forage, les installations mobiles de prospection. Si c'est de là que vient la fuite, on tombe—pour ce qui est de la responsabilité et de l'indemnisation—sous le coup de ces nouvelles dispositions de la loi.

Mais si la fuite vient du fond de la mer, c'est-à-dire s'il y a eu une éruption, on tombe dans le champ d'application de la loi sur les terres gazières et pétrolières du Canada. Voilà comment est organisé le partage des responsabilités, et c'est d'ailleurs la même chose lorsqu'il est question d'opération de nettoyage; si la fuite vient d'un navire, ce sont les dispositions de la Loi sur la marine marchande qui s'appliquent pour l'attribution des responsabilités en matière de nettoyage, et cela relève donc du ministre des Transports.

Mais s'il y a eu une explosion et que la fuite vient du fond de la mer, c'est alors le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui est responsable, et notre service ne serait plus là que pour fournir son aide si c'est nécessaire, et si nos collègues du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources le désirent.

Le président: Merci, monsieur Quail. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, même si c'est un petit peu difficile à dire, j'ai l'impression que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et celui des Transports—cela ne vise personne en particulier, mais simplement les ministères dans leur ensemble—n'ont pas réussi à accorder leurs violons. On a l'impression que le partage des compétences pose un problème.

Après deux années de travail, une Commission royale d'enquête, financée à la fois par les deux gouvernements—fédéral et provincial—recommande que ce soit le ministre des Transports qui ait la responsabilité des plates-formes de forage. Très franchement, ce n'est pas le nom du ministre qui m'intéresse, et je ne sais pas non plus vraiment s'il y a là un conflit entre fonctionnaires. Mais lorsqu'une commission royale, présidée par un juge de la Cour suprême de Terre-Neuve, lui-même nommé par le premier ministre de Terre-Neuve, commission financée à la fois par les deux paliers de gouvernement, recommande—à l'ancien gouvernement d'abord, à celui-ci ensuite, et de nombreuses recommandations ont été suivies—exactement ce que mon amendement et

[Texte]

hear, should occur, then it seems to me that whether or not around the Cabinet table or around the deputy ministers' table there has been a resolution of what is clearly a departmental conflict, this is an opportunity for the committee to resolve the conflict. It could do so with the backing and with the advice of a Royal Commission on a major rig disaster that claimed 84 lives.

Now, this is a chance for us, I say, to not worry about the kind of battles that go on amongst deputy ministers or around a Cabinet table over who has jurisdiction, but to do something intelligent and proper. If this amendment and subsequent amendments are followed, Mr. Chairman, I dare say that if the total package were put in place, ultimately nobody would be happier, even though he may not be able to say it, than the Minister of Transport. Indeed, officials of the department may not be in a position to say that today.

I think back to a blow-out, as it is called, that occurred in the Gulf of Mexico. That went on unabated for quite a long time and did very severe damage to the marine environment, not the least of which was indeed in the Texas area, the shrimp fishery and so on. I think this is an opportunity for the committee to resolve, perhaps, what has not been resolved in other places, and that is as kindly as I can put it.

But surely the committee is on good ground in looking at the work of a Royal Commission that has had Energy, Mines and Resources officials seconded to it, that has had Transport Canada officials seconded to it, that has had officials of the Department of Justice seconded to it, federally and provincially, that has had every agency affected—Fisheries—seconded to it, and that nevertheless, at the end of the day when all was said and done, recommended that at the next opportunity, when the Canada Shipping Act was amended, the Department of Transport be given jurisdiction and responsibility for operation of rigs, not just when they are being towed or moved but when they are stationary and functioning on the drill site.

The Chairman: Mr. Angus had his hand up first. Then Mr. Forrestall.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am trying to understand the issue. Quite frankly, I have not made up my mind how I am going to vote on it. So I am looking for some more information.

If this subclause stays in and if the MODUs are exempt, what happens if we get a recreation of the Ocean Ranger where, because of a decision that is made, regardless of who is legally in charge, whether it is the drilling person or the master—that because of the movement of that rig due to weather and there becomes an oil spill as a result of that, in effect coming out of a hole in the ground, but caused by the normal functions of a ship—where do we stand? Is it clear in terms of the convention that was referred to, in terms of the Canada Shipping Act, who is in charge and who will ensure that things have to happen, and are they sufficient? That is my main question.

[Traduction]

certaines autres proposent, je pense—tout à fait en dehors du fait qu'il ait pu en être question au Conseil des ministres ou à des réunions de sous-ministres—que c'est l'occasion rêvée pour le Comité d'essayer de résoudre ce conflit entre ministères. Le Comité agirait ainsi tout à fait conformément aux conseils de la Commission royale d'enquête qui avait été créée après qu'une catastrophe, mettant en cause précisément une plate-forme de forage, eut coûté la vie à 84 personnes.

Voilà donc l'occasion, je le répète, non pas de nous immiscer dans des querelles intestines de sous-ministres ou de Conseil des ministres, mais de faire quelque chose d'utile et d'intelligent. Si donc cet amendement et ceux qui suivent sont adoptés, monsieur le président, j'ose dire que personne ne sera plus heureux—même s'il n'en souffle mot—que le ministre des Transports lui-même. J'ajouterais d'ailleurs que les hauts fonctionnaires ne sont peut-être pas eux-mêmes aujourd'hui en mesure d'en parler.

Rappelez-vous l'éruption, comme on dit, qui s'est produite dans le Golfe du Mexique. Cette fuite a été impossible à maîtriser et elle s'est transformée en catastrophe environnementale grave, notamment au large des côtes du Texas, où la pêche à la crevette, entre autre, a beaucoup souffert. L'occasion est donc offerte au Comité d'apporter une solution à un problème que l'on n'a pas su résoudre ailleurs, c'est le moins que je puisse dire.

Ce dont on peut être sûrs, c'est que le Comité est sur la bonne voie s'il s'inspire des travaux de la Commission royale d'enquête, auxquels ont participé des hauts fonctionnaires des ministères de l'Énergie, des Mines et des Ressources, des Transports et de la Justice, aux niveaux fédéral et provincial, sans mentionner tous les autres—comme les Pêches par exemple. À la fin des travaux, la Commission a recommandé que la Loi sur la marine marchande du Canada soit modifiée à la première occasion et que le ministère des Transports ait la responsabilité des plates-formes de forage, non seulement lorsqu'elles se déplacent, mais également lorsqu'elles sont immobilisées et que l'on y travaille.

Le président: Monsieur Angus a levé la main le premier. Ensuite M. Forrestall.

M. Angus: Monsieur le président, je cherche à y voir clair. Franchement, je n'ai pas encore décidé dans quel sens je vais voter. Je cherche donc à être mieux informé.

Si ce paragraphe subsiste, et si donc les installations mobiles de forage sont exclues du champ d'application de cette partie de la loi, que ce passera-t-il si se reproduit une catastrophe comparable à celle de la plate-forme «Ocean Ranger», quel que soit légalement le responsable—que ce soit le foreur ou le capitaine—et qu'à cause de la tempête et des mouvements de la plate-forme on ait une fuite de pétrole, qui viendrait en fait du fond de la mer, mais qui aurait été causée par le fonctionnement normal de la plate-forme. Que dit la loi? La convention qui est citée, et la Loi sur la marine marchande du Canada elle-même, définiront-elles clairement les responsabilités et les dispositions à prendre? Voilà ma principale question.

[Text]

The Chairman: Mr. Forrestall, you indicated you wanted to intervene, but perhaps Mr. Quail, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Perhaps Mr. Quail could . . .

The Chairman: Yes. Mr. Quail, please.

• 1630

Mr. Quail: To me it is clear that, if the oil comes from a hole in the ground, it is part of the responsibility coming under the Canada Oil and Gas Lands Act and that the compensation package that goes with it, in terms of recovering costs and in terms of the action it takes to clean up all of it, is clearly covered in the Canada Oil and Gas Lands Act, and they are responsible for it.

The Chairman: May I suggest further . . .

Mr. Angus: Mr. Chairman, may I have one supplementary?

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me ask. If the exemption is taken out of this section, does this cause any problems? What problems does it create? Does it create a problem of jurisdiction? Of control? Or what?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as I have indicated earlier, it places in absolute jeopardy the Maritime Pollution Claims Fund and it places in serious question our capacity to participate in the International Convention. It is very serious, but perhaps Mr. . . .

The Chairman: Mr. Popp, do you indicate you wish to respond?

Mr. Popp: I would just like to pass a piece of information to Mr. Angus. Mr. Forrestall has just mentioned the Maritime Pollution Claims Fund, which will be continued under Part XXI.

The contributions to it are on the movements of oil. If you brought in oil rigs in respect of blow-outs, they make no contribution to the fund. Yet it seems to me they would be entitled to recover against the fund. So the whole purpose of putting in the exclusion was merely to avoid the overlap between two pieces of legislation. I think you will find that the Canada Oil and Gas Lands Act, as Mr. Quail has pointed out, already provides for liability and compensation in respect of blow-outs.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Popp.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am proposing by this amendment and by other amendments that will be raised that jurisdiction should not lie with the Minister of Energy, Mines and Resources. It ought to lie with the Minister of Transport. The problem, of course, with the amendment, if it passes, is that technically there is a conflict of jurisdiction we are going to give the Minister of Transport. If this passes committee and

[Translation]

Le président: Monsieur Forrestall, vous vouliez prendre la parole, mais peut-être que M. Quail pourrait répondre?

M. Forrestall: M. Quail pourrait . . .

Le président: Oui. Monsieur Quail, je vous prie.

M. Quail: Il est évident pour moi que si le pétrole vient d'un trou dans le sol, il relève de la Loi sur le pétrole et le gaz des terres du Canada et il donne lieu à une indemnisation en conséquence pour le recouvrement des coûts, pour tous les frais de nettoyage, etc. Tout cela est clairement prévu par la loi et c'est eux qui sont responsables.

Le président: Pourrais-je proposer . . .

M. Angus: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Certainement.

M. Angus: Voici. Si nous supprimons l'exemption prévue par cet article, cela pose-t-il des problèmes? Lesquels? Un problème de compétence? De contrôle? De quoi s'agit-il?

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, cela compromettrait énormément le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et nous empêcherait fort probablement d'honorer nos engagements dans le cadre de la Convention de Bruxelles. C'est très grave, mais M. . . .

Le président: Monsieur Popp, vous vouliez répondre?

M. Popp: J'aimerais simplement fournir un renseignement à M. Angus. M. Forrestall vient de parler du Fonds d'indemnisation qui sera conservé en vertu de la Partie XXI.

Ce fonds est alimenté proportionnellement aux quantités de pétrole transporté. En ce qui concerne les plates-formes de forage—dans les cas d'éruption—il n'y a pas de contributions au Fonds. Il me semble pourtant que ces gens auraient droit de recourir au Fonds. Si nous proposons l'exclusion donc, c'est simplement pour éviter le chevauchement dû aux deux lois. Vous comprendrez facilement que, comme l'a dit M. Quail, la Loi sur le pétrole et le gaz des terres du Canada porte déjà indemnisation en cas de rupture d'éruption.

Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Popp.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose, avec cet amendement et d'autres du même genre, que la chose ne soit pas du ressort du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources mais bien du ministre des Transports. Le problème que pose l'amendement, s'il est adopté, est que, techniquement parlant, il y a conflit de juridictions à cet égard. Si cet amendement est adopté en comité et à la Chambre, cela

[Texte]

subsequently passes the House, we are going to give the Minister of Transport parallel, if you want, jurisdiction with the Minister of Energy, Mines and Resources.

The government, at the Cabinet level, would ultimately have to resolve the problem. But the fact of the matter is that there is no problem with Transport Canada having the jurisdiction, except currently it lies with the Minister of Energy, Mines and Resources.

We have had a royal commission, for God's sake, tell us that it is in the wrong place and that it ought to lie with the Minister of Transport. This is an opportunity for the committee, within this bill, before it goes to Parliament and as it comes out of committee, to give the . . . If you look at all the amendments in total and give the Minister the jurisdiction and let somebody else decide, then, since both ministers now have it in legislation, whom should it reside with?

I would suggest that this committee is a legislative committee; it is not a Transport committee; it is not an Energy, Mines and Resources committee; it is a legislative committee. We do not have any particular bias as a legislative committee. If this legislative committee sees that the advice of the royal commission is good advice and if this legislative committee sees that it is indeed proper for Transport Canada and the Minister to have this jurisdiction, we can make such a recommendation.

Subsequently, it may be appropriate for the government to look at whether or not the Minister of Energy, Mines and Resources should continue to have the power she has under the Canada Oil and Gas Act.

This is all we are doing. It is not a conflict that is unsolvable or irresolvable. It certainly can be resolved easily in this committee of the House, which has spoken on the subject and has given the government some guidance. It is in line with what a royal commission has said.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, but I think you have made your case.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we might have the question?

The Chairman: The question? Okay, those in favour of L-20, please signify. Opposed?

Amendment negatived

The Chairman: Now L-21 has been withdrawn. We now go to amendment A-25 on page 65 in your amendments booklet. A-25 is in the name of Mr. Angus. Mr. Angus, please.

Mr. Angus, please.

[Traduction]

équivalait à donner au ministre des Transports une juridiction parallèle à celle du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Au niveau du cabinet, ce serait le gouvernement qui devrait en fin de compte trancher. Mais il n'en reste pas moins que le fait de conférer cette responsabilité à Transport Canada ne pose pas de difficulté, si ce n'est que c'est actuellement une responsabilité du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Pour l'amour du ciel, nous avons une Commission royale d'enquête qui nous a dit que ce n'était comme cela qu'il fallait procéder et que cette responsabilité devait échoir au ministre des Transports. Le Comité a donc une occasion rêvée, grâce à ce projet de loi, et avant qu'il ne soit renvoyé au Parlement, de . . . Si vous reprenez tous les amendements, si vous donnez cette juridiction au ministre et si vous laissez quelqu'un d'autre décider, puisque la loi actuelle donne la responsabilité aux deux, à qui faudrait-il la confier?

Notre comité est un comité législatif, ce n'est pas le Comité des Transports, ce n'est pas le Comité de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Nous n'avons pas de préjugé puisque nous sommes un comité législatif et, si nous estimons que la Commission royale d'enquête est de bon conseil et qu'il convient effectivement que ce soit Transport Canada et le ministre qui aient cette juridiction, pourquoi ne pas en faire la recommandation?

Plus tard, le gouvernement devra peut-être décider si le ministre de l'Énergie devrait continuer à jouir des pouvoirs dont elle dispose en vertu de la Loi sur le pétrole et le gaz des terres du Canada.

Voilà donc ce que nous faisons, ce n'est nullement quelque chose d'insoluble. C'est un problème qui peut trouver facilement une solution ici même puisque notre Comité s'est prononcé sur la question et a déjà conseillé le gouvernement. Cette conclusion correspond parfaitement à celle de la Commission royale.

Le président: Merci, monsieur Tobin, je pense que vous avez fait valoir votre point de vue.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrions-nous passer à la mise aux voix?

Le président: Mise aux voix? D'accord, ceux qui sont en faveur de l'amendement L-20, veuillez lever la main. Avis contraire?

L'amendement est rejeté

Le président: L'amendement L-21 a été retiré. Nous passons maintenant à l'amendement A-25 qui se trouve à la page 65 de votre cahier et qui porte le nom de M. Angus. Monsieur Angus, c'est à vous.

Monsieur Angus, je vous prie.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 76 of Bill C-75 be amended by deleting lines 8 to 10 on page 77 and substituting the following:

No servant or agent of the owner of a convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters referred to in subsection 750.(1).

The Chairman: Would you please explain your amendment, Mr. Angus?

Mr. Angus: The testimony from the McAllister Towing and Salvage Inc. official that was presented to this committee suggested that under the current legislation, Bill C-75, towing operators or salvage operators may be reluctant to voluntarily move in to assist in a prevention or clean-up operation because of the potential liability. The purpose of this clause is to give them the freedom to participate, assuming that there are no willful acts.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to support Mr. Angus' amendment to clause 76. In its presentation to the legislative committee on Bill C-75, the Eastern Canadian Tug Owners Association indicated that people who are acting under contract and with the consent of an owner to perform a salvage task may be reluctant if the performance of that task is under instruction from the owner and carried out in the manner in which the owner indicates that the task be carried out. They may be reluctant if they find out that they and not the owner become liable or that they become co-liaible in the event of a spill. I think this is an eminently sensible proposal and one I expect the Parliamentary Secretary may accept.

The Chairman: Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if it is the disposition of the members of the committee to accept it, it is quite acceptable to us. We simply indicate that from our position it goes beyond the Cabinet document, the development of Cabinet material. I am quite prepared to ask the chairman to call the question.

Amendment agreed to

The Chairman: We come next to A-26 in the name of Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, upon consultation with the officials, I will not be moving that amendment.

The Chairman: Amendment A-26 is withdrawn.

We now come to PC-10 on page 67 or page 80 in the bill. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am pleased to move that clause 76 of Bill C-75 be amended by striking out line 42 on page 80 and substituting the following:

like manner as an owner entitled to

[Translation]

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 76 du projet de loi C-75 en remplaçant les lignes 12 à 16, page 77, par:

La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la convention ou celle des personnes effectuant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).

Le président: Pourriez-vous expliquer votre amendement, Monsieur Angus?

M. Angus: Le représentant de la firme *McAllister Towing and Salvage Inc.* nous a dit qu'avec le texte actuel du projet de loi C-75, les exploitants de remorqueurs ou de navires de sauvetage pourraient avoir quelque hésitation à prêter spontanément leur concours à des opérations de prévention ou de nettoyage en raison précisément de la responsabilité qu'ils risqueraient d'engager. Cet article aurait pour but de les laisser libres de prendre part à ces opérations à condition qu'il n'y ait pas négligence volontaire.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais appuyer l'amendement proposé par M. Angus à l'article 76. À l'occasion de leur comparution devant le Comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-75, les représentants de l'*Eastern Canadian Tug Owners Association* avait dit que les exploitants travaillant sous contrat et avec le consentement d'un propriétaire à des opérations de sauvetage pourraient hésiter à y prendre part si les opérations doivent s'effectuer sous les ordres du propriétaire et être exécutées selon les indications de celui-ci. S'ils se rendent compte que c'est leur responsabilité qui est engagée et non pas celle du propriétaire ou si leur responsabilité est engagée conjointement à celle du propriétaire en cas de déversement, ils pourraient renâcler. Je pense que c'est une proposition parfaitement sensée et j'imagine que le secrétaire parlementaire devrait pouvoir l'accepter.

Le président: Monsieur Forrestall, je vous prie.

M. Forrestall: Monsieur le président, si les membres du Comité sont disposés à l'accepter, nous aussi. Nous voulons simplement signaler que cela transcende le document qui avait été préparé par le Cabinet, mais je suis tout à fait disposé à demander au président de mettre cet amendement aux voix.

L'amendement est adopté

Le président: Nous en arrivons maintenant à l'amendement A-26 portant le nom de M. Angus également.

M. Angus: Monsieur le président, après avoir consulté les fonctionnaires, je préfère ne pas proposer l'amendement.

Le président: L'amendement A-26 est retiré.

Nous en sommes maintenant à l'amendement PC-10 figurant à la page 67, ou à la page 80 du projet de loi. Monsieur Forrestall, je vous prie.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis très heureux de proposer que l'article 76 du projet de loi C-75 soit modifié par substitution, à la ligne 36, page 80, de ce qui suit:

accorde à un propriétaire, qu'il y ait eu ou

[Texte]

Mr. Chairman, it is housekeeping.

Amendment agreed to

The Chairman: We have come now to L-22 on page 87 in your bill and on page 68 in your amendments booklet. This one is in the name of Mr. Tobin.

Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. I move that clause 76 be amended by deleting lines 8 to 14 on page 87 and substituting the following:

776. Interest shall be credited to the Ship-source Oil Pollution Fund by the Minister of Finance no later than three months following each calendar year at the rate prescribed under the Income Tax Act for late payment and overpayment of income tax.

• 1640

Now, Mr. Chairman, if members will look on page 87, proposed section 776, you see the current clause reads:

The Minister of Finance shall, at such times as the Governor in Council directs, credit to the Ship-source Oil Pollution Fund interest at a rate fixed by the Governor in Council on the balance from time to time to the credit of the Ship-source Oil Pollution Fund.

All my amendment does, Mr. Chairman, is to get rid of the notion that the government, under order in council, at a rate that it shall fix at its discretion from time to time and so on, make a payment from time to time. There are two variables as it is currently drafted. One is that the government shall decide what the interest rate shall be when making payments to the fund, that it is open to whatever discretion the government wants to exercise. And two, there is no clear instruction to the government to make a payment on a regular basis. Shall pay from time to time—what does that mean?

All we are asking here in this amendment—and I hope the government might consider accepting it—is that the Minister of Finance make a payment no later than three months following each calendar year, so that the instructions on payment are clear; that is what the fund is established for. And secondly, we ask that a rate of interest that is comparable to the rate charged under the Income Tax Act for late payment and overpayment of income tax be established.

Basically, we are taking what the government would charge somebody who is late in paying his income tax and saying that should be the rate the government should pay into the oil pollution fund, which is a fund collected from the oil industry to look after a possible spill. We are clearly directing the government to ensure that payment is paid no later than three

[Traduction]

Monsieur le président, c'est un petit amendement de mise au point.

L'amendement est adopté

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement L-22 qui se trouve à la page 87 du projet de loi et à la page 68 du cahier d'amendements. Cet amendement porte le nom de M. Tobin.

Monsieur Tobin, s'il vous plaît.

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Je propose que l'article 76 soit modifié par la substitution des lignes 10 à 14, page 87, par ce qui suit:

776. Tout intérêt sera crédité à la Caisse d'indemnisation par le ministre des Finances pas plus tard que trois mois suivant la fin de chaque année, calculé au taux que prévoit la Loi de l'impôt sur le revenu pour les versements en retard et les versements en trop d'impôt sur le revenu.

Monsieur le président, si les membres veulent bien prendre la peine d'aller voir à la page 85 le projet d'article 776, ils se rendront compte qu'il se lit actuellement comme suit:

Le ministre des Finances crédite à la caisse d'indemnisation, aux moments indiqués par le gouverneur en conseil, un intérêt, au taux fixé par le gouverneur en conseil, calculé sur le solde créditeur de la Caisse.

En fait, monsieur le président, mon amendement élimine tout simplement la notion que le gouvernement, par décret du conseil et à un taux fixé de façon discrétionnaire et de façon occasionnelle, etc., verse quelque chose de temps à autre. Dans le texte actuel, on trouve deux variables. D'une part, c'est le gouvernement qui décide du taux d'intérêt utilisé lorsqu'il fait un versement à la Caisse, et cela évidemment sous-tend un pouvoir discrétionnaire total de la part du gouvernement. En second lieu, rien ne prescrit que le gouvernement doit effectuer ces versements de façon régulière. On dit simplement qu'il doit effectuer ces versements à certains moments sans autre précision, n'est-ce pas?

Nous demandons simplement ici par cet amendement—j'espère que le gouvernement pourrait envisager de l'accepter—que le ministre des Finances fasse un versement au plus tard trois mois après la fin de chaque année civile afin qu'au moins les instructions en matière de versements soient bien claires; c'est précisément pour cela que la caisse est établie. En second lieu, nous demandons qu'un taux d'intérêt comparable au taux imposé en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu dans le cas des paiements en retard et des trop perçus d'impôt sur le Revenu soit institué.

En fait, nous imposons ce que le gouvernement imposerait à quelqu'un qui paie ses impôts en retard et nous prétendons que c'est précisément le taux d'intérêt que le gouvernement devrait également payer à une Caisse d'indemnisation, qui après tout représente l'argent payé par l'industrie pétrolière pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. Nous donnons donc pour instruction très claire au gouvernement de

[Text]

months at the end of each calendar year. I would hope the government might accept this amendment.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it might be of interest to the members to know, and certainly Mr. Tobin, that in fact the account is dealt with quarterly, and the interest accumulates some \$12 million annually for us.

I might say, Mr. Chairman, that the provision as it appears in the bill reflects the existing subsection 737.(2) with appropriate modification. The government maintains a number of funds, Mr. Chairman, in the accounts of Canada, and the rate of interest is struck, as members will know, for all such accounts by the Governor in Council. However, for administrative convenience and consistency, it remains desirable to deal with interest in a uniform way and not introduce another method for doing so, particularly with respect to the Ship-source Oil Pollution Fund. It is our judgment that the amendment should stay the way it is currently drafted in the bill.

The Chairman: Mr. Lewis would like to put a question. Does he have consent?

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I am just here to make sure that all the boats in my riding do not have to be registered. But in the meantime . . .

The Chairman: You are about two weeks late.

Mr. Lewis: In the meantime, I would ask . . . I mean this seriously. It used to be that the interest rate under the Income Tax Act for a late payment was higher than was paid on overpayments. Are you sure they are the same? It used to be they were different, that the government charged you more than they paid if you overpaid. I just ask the question.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, my understanding was—I stand to be corrected—that given some changes that have been brought about by your colleague, Mr. Beatty, under his taxpayer bill of rights, indeed they are the same now.

I would like to ask a question of the officials if I might, or of the Parliamentary Secretary, Mr. Chairman, if you do not have somebody else on your list.

The Chairman: Yes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, as I read the current provision in the bill, and given that this subclause deals with the interest to be credited to the Ship-source Oil Pollution Fund, payments are to be paid at a rate fixed by the Governor in Council. The rate could be 1%, 0.5%, or 25%; it is completely open to interpretation.

An hon. Member: Question.

Mr. Tobin: I am asking a question of the officials.

[Translation]

faire en sorte que le versement se fasse au plus tard trois mois après la fin de chaque année civile. J'espère que le gouvernement acceptera cet amendement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, les membres du Comité, et M. Tobin lui aussi, apprendront certainement non sans intérêt que c'est une caisse qui porte intérêt trimestriellement et que, jusqu'à présent, cet intérêt nous a rapporté environ 12 millions de dollars par an.

Je pourrais ajouter, monsieur le président, que les dispositions actuelles du projet de loi reflètent celles de l'article 737(2) actuel en y ajoutant les modifications nécessaires. Le gouvernement possède un certain nombre de caisses ou de fonds, monsieur le président, qui font partie des comptes du Canada, et le taux d'intérêt de ces comptes est fixé, les députés le savent bien, dans chacun des cas par le gouverneur en conseil. Toutefois, pour plus de facilité et de continuité du point de vue administratif, il reste souhaitable que toutes ces questions d'intérêt soient traitées de façon uniforme, et il serait donc peu judicieux d'introduire ici une variante, surtout en ce qui concerne cette caisse d'indemnisation. Selon nous, le texte actuel du projet de loi devrait être conservé.

Le président: M. Lewis aimerait poser une question. Êtes-vous d'accord?

M. Lewis: Monsieur le président, je suis simplement ici pour faire en sorte que tous les bateaux de ma circonscription n'aient pas à être enregistrés mais, il n'empêche que . . .

Le président: Vous avez environ deux semaines de retard.

M. Lewis: Il n'empêche que j'aimerais demander . . . Je suis sérieux. Jadis, le taux d'intérêt imposé en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu aux versements d'impôt en retard était plus élevé que celui que le gouvernement payait sur les trop-perçus. Êtes-vous sûr qu'il s'agit du même taux d'intérêt? Je sais qu'ils étaient différents et que le gouvernement imposait davantage qu'il ne payait. C'est simplement une question que je pose.

M. Tobin: Monsieur le président, je peux me tromper, mais j'ai l'impression qu'avec les changements qui ont été apportés à la loi par votre collègue M. Beatty dans le cadre de sa déclaration des droits du contribuable, ces deux taux d'intérêt sont maintenant alignés.

J'aimerais poser une question aux fonctionnaires ou encore au secrétaire parlementaire si vous voulez bien, monsieur le président, à moins que vous n'ayez quelqu'un d'autre sur votre liste.

Le président: Je vous en prie.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai lu le texte actuel du projet de loi et puisque ce paragraphe porte sur l'intérêt à créditer à la Caisse d'indemnisation, les versements doivent être donc effectués comme le prescrit le gouverneur en conseil. Le taux d'intérêt pourrait être de 1 p. 100, de 1/2 p. 100 ou de 25 p. 100, c'est purement une question d'interprétation.

Une voix: Le vote.

M. Tobin: Je pose une question aux fonctionnaires.

[Texte]

The second matter, Mr. Chairman, is that not only is the rate of interest wide open, but the clause says that payments are to be made from time to time.

An hon. member: That is not wide open.

• 1645

Mr. Tobin: It does not say quarterly. That very well may be the practice and it may be the intent but there is nothing in this legislation to ensure that indeed there is payment made annually.

One could presume in a tight economic circumstance that the government may decide to either not make a payment or make a payment at a very little rate of interest. I am saying if the funds are being collected from industry for this purpose then we ought to assure ourselves they are paid into the ship source oil pollution fund every year, and they are paid in at a rate of interest that is appropriate. There is no guarantee there will be a payment and no guarantee of what the rate of interest will be in this clause—nothing. It is wide open to interpretations.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the Minister of Justice by Order-In-Council deals with the matter and has done so I think quite orderly over a long period of time. Might I suggest that you put the question.

Amendment negatived

The Chairman: PC-1 is next. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: May I move clause 76 of Bill C-75 be amended by striking out line 1 on page 89 and substituting the following:

matters referred to in subsection 750(1) in relation to oil

Again, I might just add that this is a matter of housekeeping, clarification and housekeeping.

Amendment agreed to

The Chairman: We now go to A-27, in the name of Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 76 of Bill C-75 be amended by striking out line 41 on page 89 and substituting the following

Section 782, when a claimant has been established to the satisfaction of the Administrator, to be in circumstances sufficiently penurious or otherwise onerous as to make impracticable measures to recover his claim from the owner of the ship, the International Fund or any other person liable, such claimant, other than one

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Do you wish to explain your amendment?

[Traduction]

En second lieu, monsieur le président, non seulement le taux d'intérêt est parfaitement incertain, mais l'article dit également que le gouvernement doit payer les intérêts de temps à autre.

Une voix: Ce n'est quand même pas totalement discrétionnaire.

M. Tobin: Mais le texte ne parle pas de versements trimestriels. C'est peut-être ce qui se passe dans la pratique, c'est peut-être l'intention visée, mais rien dans la loi ne prescrit que cet intérêt doit être payé tous les ans.

On pourrait imaginer qu'en période économique difficile, le gouvernement veuille soit ne rien payer soit ne payer qu'un taux d'intérêt symbolique. S'il s'agit d'une caisse constituée par de l'argent venant de l'industrie, je prétends que nous devons faire en sorte que les versements d'intérêt soient faits chaque année, et que le taux porté soit suffisant. Rien ne garantit que l'intérêt sera payé et rien ne garantit non plus quel sera le taux d'intérêt utilisé. Toutes les interprétations sont possibles.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, le ministre de la Justice, par voie de décret du conseil, s'occupe de la chose et cela fait très longtemps, je pense, qu'il en est ainsi. Pourrais-je vous suggérer de mettre l'amendement aux voix?

L'amendement est rejeté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement PC-1. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais proposer que l'article 76 du projet de loi C-75 soit modifié par substitution, à la ligne 1 de la page 89, de ce qui suit:

pensabilité décrite au paragraphe 750(1) en rapport avec les hydrocarbures

Encore une fois, il s'agit d'un amendement de mise au point introduit pour donner plus de précision au texte.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement A-27 portant le nom de M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que l'article 76 du projet de loi C-75 soit modifié en remplaçant les lignes 45 à 47, page 89, et la ligne 1, page 90, par ce qui suit:

En plus des droits qu'ils peuvent exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 782, lorsqu'il a été démontré, à la satisfaction de l'administrateur, que des créanciers se trouvent dans des conditions financières assez difficiles ou onéreuses pour qu'ils soient pratiquement dans l'impossibilité de prendre les mesures nécessaires pour recouvrer leurs créances du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, ces créanciers, sauf ceux qui sont visés à l'alinéa

Le président: Merci, monsieur Angus. Voulez-vous expliquer votre amendement?

[Text]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. This amendment was submitted through the testimony of the Administrator the Ship-source Oil Pollution Fund in order, in his words, to clarify that section. He wrote as follows:

claims under section 750 may only be brought against a ship owner by a public authority, which term includes the Minister of Transport and any other body designated by the Governor In Council as a public authority. Under section 783 a person other than a public authority who is a victim of oil pollution damage may file a claim directly with the administrator and which is then dealt with in accordance with prescribed procedures.

While such a direct claim procedure does not appear in Part XX of the current act in as specific terms as these, it is a matter which has been of longstanding concern to the present Administrator. During his first term of office such a direct claim was suggested by the Administrator as a means of permitting easier access to the MPCF for the for the small claimant: i.e. one who is penurious and cannot afford to litigate against a wealthy shipowner or the shipowner's insurer.

Nothing in section 783 appears to prevent large corporations, claimants of great wealth, states, provinces or municipalities from making claims directly to the Administrator. In the view of the Administrator this was not the result intended by him. There should, it is submitted, be some provision in the statute to answer this concern beyond merely the definition of public authority, which is highly restrictive and in the absence of action by the Governor In Council, permits virtually anyone to make directly to the Administrator.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the provision as presently drafted allows all persons that do not qualify as public authorities to bring their claims for compensation in respect to pollution damage directly against the SSOPF. The object of the proposed section 783 is to allow small claimants easy access to the Ship-source Oil Pollution Fund.

• 1650

Mr. Chairman, if one takes into account that one function of the administrator is to protect the fund from unfounded claims and then to allow the administrator, as this proposed amendment would do, to determine who should be allowed to bring his claims directly against the fund, it puts the administrator not only in a potential conflict of interest but also changes the basic intent of the section. I would not address any further comment with respect to whether in fact the amendment is even in order.

An hon. member: Question.

The Chairman: Question.

[Translation]

M. Angus: Merci, monsieur le président. Cet amendement est le produit du témoignage de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation qui voulait que cet article soit précisé. Voici ce qu'il écrivait:

une réclamation au titre de l'article 750 ne peut être introduite contre le propriétaire d'un navire que par les pouvoirs publics, l'expression signifiant le ministre des Transports et tout autre organisme désigné à cette fin par le Gouverneur en conseil. En vertu de l'article 783, quiconque n'est pas considéré comme pouvoir public mais qui est victime d'un cas de pollution par les hydrocarbures peut introduire directement une réclamation auprès de l'administrateur et cette réclamation est reçue conformément aux procédures prescrites.

Même si une procédure directe comme celle-là ne figure pas à la Partie XX de la loi actuelle ou du moins n'est pas énoncée d'une façon aussi claire, c'est précisément quelque chose qui inquiète depuis longtemps l'administrateur. Pendant son premier mandat, l'éventualité d'une telle procédure, la réclamation directe, avait été préconisée par l'administrateur afin de faciliter l'accès à la Caisse d'indemnisation pour les gens par exemple qui n'ont pas les moyens de s'offrir un litige contre un gros armateur ou une grosse compagnie d'assurance maritime.

L'article 783 ne semble nullement empêcher les grosses compagnies, les gens ayant du bien, les États, les provinces ou les municipalités d'introduire une réclamation directement devant l'administrateur. Ce dernier estime que ce n'est pas là l'intention qu'il nourrissait. Il faudrait selon lui que la loi réponde d'une façon ou d'une autre à ce problème sans jouer simplement sur la définition des pouvoirs publics, laquelle est extrêmement restrictive et, à défaut d'intervention de la part du Gouverneur en conseil, permet virtuellement à n'importe qui d'intercéder directement auprès de l'administrateur.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, le texte actuel de la disposition permet à quiconque n'est pas considéré comme un pouvoir public de soumettre une demande d'indemnisation en cas de dégâts dus à la pollution par les hydrocarbures et de le faire directement à la Caisse d'indemnisation. Le projet de loi 783 a simplement pour but de faciliter l'accès à la Caisse pour les particuliers.

Monsieur le président, si l'on tient compte du fait qu'une des fonctions de l'administrateur est de protéger la Caisse contre des réclamations sans fondement, si l'on permet à l'administrateur, comme le propose cet amendement, de déterminer qui devrait être autorisé à présenter une réclamation, cela pourrait très bien mettre l'administrateur dans une situation de conflit d'intérêt; de plus, cela modifierait la raison d'être de l'article en question. Quant à la recevabilité de l'amendement, je ne voudrais pas me pencher davantage sur cette question.

Une voix: Passons au vote.

Le président: Je mets l'amendement aux voix.

[Texte]

Amendment negatived

Mr. Nowlan: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: On a point of order and I know it might be a little upsetting, but it may not be completely unexpected. I see the clock is getting close to 5 p.m. and I know the normal time is getting close to 5 p.m., unless we do something to change the normal procedures.

As I say, I am not trying to be controversial or provocative but I do believe there is a sense, certainly on the government side and I hope on the opposition side, to come to some determination of this clause-by-clause.

Frankly, just to protect ourselves—I would like to be able just to continue and not have a motion—but just to protect ourselves, because we do have a full quorum here, that I am considering putting a motion and if we could do it by consent, it would even be more collegial and co-operative as we have been discussing the bill; but if not, the intent of the motion I intend to put is to extend the hours beyond the normal hour of adjournment for a continuation of the clause-by-clause study until completed.

The Chairman: Until the clause is completed.

Mr. Nowlan: Until the clause-by-clause is completed.

The Chairman: All clauses?

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: Today?

Mr. Nowlan: Today. I throw that out first before I formally put it and I would like a reaction, but otherwise, I would like to be recognized to put it if necessary. Perhaps we should put it, but I would like to hear...

The Chairman: Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me say to Mr. Nowlan that for my part—and we have worked on committees a great many hours and in a great many locations across the land in Transport committee and have done enormous amounts of work, I believe, in reasonable periods of time—and while we have learned to disagree on some aspects of bills, we have not had a filibuster; at least from this quarter. I think the member will know that.

Mr. Nowlan: No, no.

Mr. Tobin: But I have to say to Mr. Nowlan with great respect—to be very upfront—I have at 6.30 a dinner with two members of the Forum for Young Canadians here in Ottawa from my riding, and it is not a minor matter; it is a commitment to those two young people to be there in Room 200, West Block.

Now all I say to you is I do not mind sitting additional hours, I really do not. I do not mind ensuring that the bill, with the provisions I like and the provisions I do not like, ultimately gets through, because that is the right of Parliament and the right of the majority. I have never questioned that as a

[Traduction]

L'amendement est rejeté

M. Nowlan: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement. Cela vous dérangera peut-être, mais je crois, certainement du côté gouvernemental et, je l'espère, du côté de l'Opposition, qu'il conviendrait de passer à l'étude article par article.

Comme je l'ai dit, et je ne voudrais pas provoquer des remous, mais je crois, certainement du côté gouvernemental et, je l'espère, du côté de l'Opposition, qu'il conviendrait de passer à l'étude article par article.

J'aimerais que l'on poursuive la séance et que l'on n'ait pas besoin de motion à cet effet. Cependant, pour notre propre protection, et étant donné que nous avons le quorum, je pense que plutôt que de proposer une motion, nous pourrions nous entendre, collaborer et procéder sur consentement. Si ce n'est pas possible, je proposerai une motion visant à prolonger les heures de séance au-delà des heures normales d'ajournement et cela, afin de passer à l'étude article par article du projet de loi et d'en terminer avec lui.

Le président: Jusqu'à ce que l'article ait été étudié?

M. Nowlan: Non jusqu'à ce que toute l'étude article par article soit terminée.

Le président: Tous les articles?

M. Nowlan: Oui.

Le président: Aujourd'hui?

M. Nowlan: Oui. Je vous fais cette proposition de façon non-officielle d'abord et pour obtenir votre réaction. Je pourrais par la suite faire une motion en bonne et due forme au cas où ce serait nécessaire. J'aimerais en tout cas entendre...

Le président: M. Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais dire à M. Nowlan que pour ma part—et nous avons travaillé à de nombreux comités pendant de nombreuses heures dans de nombreux endroits du pays au Comité des transports et nous avons abattu beaucoup de travail en un temps raisonnable—j'aimerais donc lui dire que même si nous n'avons pas toujours été d'accord sur certains aspects des projets de loi à l'étude, nous n'avons jamais fait d'obstruction systématique. En tout cas pas de notre côté. Je crois qu'il le sait très bien.

M. Nowlan: Certes.

M. Tobin: Cependant je dois mettre carte sur table et dire, avec tout le respect que je dois à M. Nowlan, qu'à 18h30 deux membres du Forum des jeunes Canadiens de ma circonscription m'attendent et que je dîne avec eux. Il ne s'agit pas de quelque chose de peu important, puisque je me suis engagé à rencontrer ces deux jeunes personnes à la salle 200 de l'Edifice de l'Ouest.

Je vous dis bien sincèrement que je ne regretterais pas à siéger plus longtemps, je ne m'opposerais pas à ce que le projet de loi, contenant des dispositions que j'approuve et d'autres que je n'approuve pas soit adopté, car c'est le droit du Parlement et le droit de la majorité. Je n'ai jamais mis cela en

[Text]

member of a committee, I have never entertained or been involved in a filibuster in a committee as the member well knows, because I serve on the committee he chairs.

However, Mr. Chairman, I do not think it is reasonable, I really do not, to say to us at 5 p.m. when some of us have engagements at 6.30... and I consider this important. My colleague who would otherwise serve is not here, he cannot be here to speak to our amendments that we are going to move the motion and proceed anyway.

I am prepared to do whatever is reasonable to make sure that this bill is completed and all clauses over the next number of days because without having any knowledge—and I am sure none of us do—who knows when the House may prorogue? And we do not want to lose the bill.

I do not want to come back and do this twice, let me guarantee you. But let us not get into the acrimonious position where I have to go out and call up a couple of young people because I have had no notice until 30 seconds ago that we may be sitting tonight. It is just not reasonable.

The Chairman: Excuse me. Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Yes, just a couple of points, Mr. Chairman. First of all, I have even a tighter time line than my colleague. I am leaving the city at 5.30 this afternoon for an engagement that has been arranged for many, many weeks.

But more important than that, Mr. Chairman, there have been some discussions with members of the government to try and bring about an early completion of committee deliberations of Bill C-75. It is an option that still is being pursued. It revolves around a certain clause that I think all of us have some concerns about and we are looking for a manner in which we can get some agreement. We also have the reality that we are going to break for Easter, and who knows what else, next Wednesday. And I can appreciate the government's interest in getting this Bill through, but may I remind members that it was the same government who decided to include that clause in what is otherwise a housekeeping piece of legislation to bring Canada in line with the conventions? So the government has to accept any responsibility for that as well.

• 1655

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman and Mr. Tobin, that is why I started out softly. I do not like to even suggest it, but we have had... I have a commitment that I said I was going to keep at 5:00 p.m. and I think other members along this side have commitments. And I appreciate the dilemma, but there does come a time, and frankly in a bill clause-by-clause I have to go cancel my commitment. I did not even want to consider moving this thing. I wanted to see, frankly, how the pace of the discussion developed this afternoon. And I mean I would throw... without even consultation with the Parliamentary

[Translation]

question quand j'étais membre du Comité, je n'ai jamais participé à des tactiques d'opposition systématique à un comité, quel qu'il soit, et le député le sait étant donné que je siége au Comité qu'il préside.

Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit vraiment raisonnable de nous informer à 17 heures alors que nous avons des rendez-vous à 18h30 et des rendez-vous importants... mon collègue qui serait normalement au Comité est absent et il ne pourrait, par conséquent, présenter nos amendements.

Je suis prêt à faire tout ce qui est raisonnable pour m'assurer que ce projet de loi soit adopté avec tous ses articles au cours des prochains jours, car il se peut—qui sait—que la Chambre proroge ses travaux. Et nous ne voudrions certainement pas perdre ce projet de Loi.

Je puis vous assurer que je ne tiens pas recommencer tout le travail qui a été fait. Cependant, je ne voudrais certes pas devoir m'excuser auprès de ces deux jeunes personnes tout simplement parce qu'on ne m'informe que trente secondes à l'avance que nous pourrions siéger ce soir. Ce n'est pas raisonnable.

Le président: Excusez-moi. M. Angus.

M. Angus: Deux choses, monsieur le président. Tout d'abord, mon horaire est encore plus serré que celui de mon collègue puisque je dois quitter Ottawa à 17h30 à la suite de dispositions que j'ai prises il y a de très nombreuses semaines.

En outre, monsieur le président, nous avons eu des discussions avec les membres du Gouvernement pour essayer de terminer rapidement les délibérations portant sur le Bill C-75. Il s'agit là d'une possibilité que nous étudions. Le point crucial est un certain article au sujet duquel nous avons tous exprimé nos préoccupations et nous cherchons la possibilité de nous entendre à ce sujet. Vous savez également qu'il faudra tenir compte du congé de Pâques et d'autres choses mercredi prochain. Je peux très bien comprendre que le gouvernement soit intéressé à voir adopter le projet de loi, mais je rappellerai aux membres du Comité que c'est ce même gouvernement qui a décidé d'inclure cet article controversé dans ce projet de loi qui pourrait être considéré, si ce n'est de cet article, comme un ensemble de dispositions de régie interne permettant au Canada de tenir compte des conventions. Par conséquent, le gouvernement doit assumer ses responsabilités à cet égard également.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président et monsieur Tobin, c'est la raison pour laquelle j'ai commencé en mettant la pédale douce. Je n'aime pas y faire allusion, mais nous avons eu... J'ai un engagement à 5h, ainsi que d'autres membres du Comité de ce côté de la table. Je comprends bien le dilemme, mais il arrive un moment, et pour un projet de loi c'est l'étude article par article, où l'on doit être prêt à annuler ses engagements. Je ne voulais même pas songer à faire cette proposition, je voulais simplement prendre le pouls de la situation au cours de l'après-midi. Je voulais simplement évoquer la possibilité et

[Texte]

Secretary, but you have already added another ingredient, without trying to force this thing.

Although we have had government members, we have had 11 or 12 government members all afternoon—that is fine—and you have both been very able, eloquent spokesmen, but you have spoken and made your points in very cogent ways. And frankly, you are quite right Mr. Angus, there are one or two clauses that are fundamental that we have got to come to. As far as I am concerned, and you have already shot this down, if we could not cut this off at a certain time tonight, and not pass the motion, and had an agreement to have the thing terminate at 11:00 a.m. tomorrow morning by meeting at 9:30 a.m., which means that I would cancel our Standing Committee Transportation Committee... but again that puts a time limit on it. I think the time has come to put a time limit on it, whether we do it tonight, or by 11:00 a.m. tomorrow morning, because you are quite right, Mr. Angus has mentioned the factor, because of the Easter recess, because of the desire of the government to get this Bill out of committee, that may be a factor that obviously stimulates my suggestion which is not a happy one. Because I agree with Mr. Tobin, and he has been a very active and... we have agreed on a lot of your amendments because they were sensible and right, and it has been a good discussion.

But I really think on some of them—without casting reflection on the good work of other members and researchers on your side—I think some of them are one the nit-picking side. Some of them have been very substantive and you have had agreement of all members on a good many of them. And I think that it has been a good collegial spirit, and I did not want to disrupt it by this type of motion, but you people are realists too and you know the time comes to bring in the cows at eventide.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to say to Mr. Nowlan that he also knows that if you bring in the cows before the time is right, you get kicked unnecessarily. And there is really no reason for us to be kicking and hollering and we spill milk, unnecessarily, as Mr. Taylor says.

Mr. Chairman, I would say to Mr. Nowlan, would say to the Parliamentary Secretary, that I think all members here have an idea of what the government's agenda is and an idea of the kind of a timetable the government is operating under, and the constraints the government has, in terms of windows of opportunity, to allow legislation to get to the floor of the House and to be debated. At least I, as a Parliamentary Secretary, have had the same difficulty and dilemma.

But I think if we examine this pace in which we have been moving, we have been moving pretty swiftly. Where we see, for example, on my series of five amendments, that we can reach something that sounds sensible, we move all five and get through with them in ten minutes. Where we see the government making an amendment that is a housecleaning... we do not delay it and ask for explanation, we go through it. There has been no attempt at all at filibuster. We have made very

[Traduction]

je n'ai pas consulté le secrétaire parlementaire. Cependant, vous avez ajouté un autre élément au tableau. Je ne voulais pas forcer quoi que ce soit.

Onze ou douze membres du côté gouvernemental étaient présents tout l'après-midi—vous avez tous les deux été des porte-parole éloquentes et vous vous êtes exprimés en toute connaissance de cause. Franchement, vous avez raison, monsieur Angus, il n'y a qu'un ou deux articles fondamentaux que nous devons aborder. En ce qui me concerne, et vous avez déjà rejeté ma proposition, si nous ne pouvons pas terminer ce soir et adopter la motion, si nous pouvions nous entendre pour terminer les travaux à 11 heures demain matin, au cours de la séance de 9h30, et cela signifie que je devrais annuler la séance du Comité des transports... Une fois de plus évidemment, cela signifie que l'on impose des délais. Je crois que le moment est venu de procéder de cette façon, que nous décidions de terminer ce soir ou à 11 heures demain matin, car, vous avez tout à fait raison, il y aura les vacances de Pâques, de plus le gouvernement tient à ce que ce projet de loi termine l'étape du Comité. C'est sans doute la raison pour laquelle je faisais cette proposition, même si celle-ci n'est pas heureuse. Je suis d'accord avec M. Tobin, il a été un membre très actif et... Nous avons adopté beaucoup de vos amendements parce qu'ils étaient raisonnables et bons et la discussion a été bonne.

Cependant, certains de ceux-ci, et je ne voudrais pas jeter le blâme sur les autres membres ni les chercheurs qui ont fait du bon travail, mais je pense quand même que certains de ces amendements coupaient les cheveux en quatre. Certains amendements ont par contre été des motions de fond, et nous les avons acceptés pour la plupart. Je crois que nous avons fait preuve d'esprit de collaboration et je ne voudrais par conséquent pas mettre fin à cette collaboration en proposant ma motion. Cependant, vous êtes réalistes également et vous savez qu'un moment vient où il faut ramener les vaches à l'étable.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais signaler à M. Nowlan que s'il ramène les vaches à l'étable avant le moment prévu, il se peut fort bien qu'il attrape des coups de sabots. Il ne sert par conséquent à rien de procéder de cette façon, car nous pourrions nous débattre, meugler, renverser le lait et ceci, alors que ce n'est pas nécessaire, comme le dit M. Taylor.

Monsieur le président, j'aimerais signaler à M. Nowlan et au secrétaire parlementaire que tous les membres de notre côté ont une bonne idée de l'ordre du jour du gouvernement et de son échéancier, ainsi que des contraintes auxquelles il est soumis et des difficultés que pose l'obtention de créneaux pour la présentation et l'étude de projets de loi à la Chambre. Lorsque j'étais secrétaire parlementaire, j'ai connu les mêmes difficultés et le même dilemme.

Cependant, il faut bien dire que nous avons procédé assez rapidement. Par exemple, pour ma série de cinq amendements, lorsque nous nous rendons compte que nous pouvons arriver à quelque chose de raisonnable, nous présentons nos cinq amendements en bloc et nous les adoptons en dix minutes. Lorsque nous nous rendons compte que le gouvernement propose un amendement de régie interne, nous ne demandons pas d'explications, nous adoptons. Il n'y a pas eu d'obstruction

[Text]

good progress. I do not want to come back and do this Bill again. Believe you me, not a second time—and I am telling you, I have a rough idea of what your agenda is and I think you can have this Bill where it needs to be on the floor of the House of Commons, within the time frame you are operating under, without going into this kind of exercise. It is not necessary, and if you think about it you will know it is not necessary.

Mr. Nowlan: Well it is easy to say Mr. Tobin . . .

Mr. Tobin: I give you . . .

Mr. Nowlan: —but there has been no suggestion of filibuster. Everyone has been working hard on the committee. And you are quite right, I do not want that red herring, and you have, and that is why I am sad to even suggest this. But let us just ask the rhetorical question. You say you can have the Bill in the House at the right time. Even with a suggestion of compromise, of cleaning this up tomorrow by 11:00 a.m., then you just have Friday and you have the House before Easter and next week. I mean, there does come a time . . .

Mr. Tobin: Well . . . Let me ask Mr. Nowlan a question, Mr. Chairman, please.

The Chairman: Order, please. Could I intervene at this point and suggest that we sit until 6:00 p.m., and that we begin tomorrow morning at 9:30 a.m. and sit all day tomorrow with the understanding that the Bill is completed . . .

Mr. Nowlan: Well, I cannot sit tomorrow.

• 1700

I can tell you right now that in view of something that has come to my attention involving transport, I have long term commitments in my riding tomorrow afternoon. I cannot be here in the afternoon. I could be here in the morning, but we have the members here now. I appreciate commitments.

Mr. Tobin: Why did you not raise this with us earlier today? Why did you not raise it yesterday, as a gentleman?

Mr. Nowlan: I thought you suspected it.

Mr. Tobin: No, I really did not.

Mr. Nowlan: You knew there was a moment of truth coming.

Mr. Tobin: No. Why would I have my agenda card here telling me where I have to be at 6:30 p.m. if I suspected it?

The Chairman: Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Mr. Chairman, in response to your suggestion, I have already indicated that I am leaving town at 5:30 p.m. Secondly, there is no way I am prepared to give any commitment whatsoever to finishing this bill tomorrow until I get some kind of indication from the government as to the disposition of my request regarding clause 4. I mean, there is just no way.

The Chairman: Mr. Gray.

[Translation]

systématique. Nous avons réalisé des grands progrès. Personnellement, je ne veux pas revenir ici et étudier le projet de loi à nouveau. Croyez-moi. Et je puis vous certifier que j'ai une assez bonne idée de l'ordre du jour qui est le vôtre et je crois que le projet de loi pourrait être référé à la Chambre en tenant compte de vos contraintes en matière de temps, sans devoir se prêter à ce genre d'exercice. Ce n'est pas nécessaire et si vous y réfléchissez un instant, vous comprendrez pourquoi.

M. Nowlan: C'est facile à dire, monsieur Tobin . . .

M. Tobin: Je vous donne . . .

M. Nowlan: . . . on n'a pas évoqué la possibilité d'obstruction systématique. Tout le monde a travaillé très fort au Comité. Vous avez tout à fait raison, je ne veux pas noyer le poisson et c'est la raison pour laquelle cela me gêne de faire ma suggestion. Cependant, posons-nous la question théorique suivante: vous dites que le projet de loi pourrait être référé à la Chambre au bon moment. Même s'il y avait compromis, même si l'on s'entendait pour terminer nos travaux à 11 heures demain, il ne reste que vendredi et la semaine prochaine avant Pâques. Il arrive un moment . . .

M. Tobin: J'aimerais poser une question à M. Nowlan, monsieur le président.

Le président: Allez-y. Pourrais-je peut-être intervenir et suggérer que nous siégeons jusqu'à 6 heures, que nous reprenions la séance demain à 9h30, que nous siégeons demain toute la journée, pourvu que nous terminions le projet de loi.

M. Nowlan: Je ne pourrai être ici demain.

Je peux vous dire tout de suite qu'étant donné certaines circonstances qui ont été portées à mon attention en matière de transport je serai pris dans ma circonscription demain après-midi. Je ne pourrai être ici l'après-midi. Je pourrais me trouver ici le matin et les membres sont présents maintenant. J'aimerais être sûr.

M. Tobin: Pourquoi n'avez-vous pas soulevé cette question plus tôt dans la journée, ou hier, ce qui aurait été faire preuve de délicatesse.

M. Nowlan: Je pensais que vous vous y attendiez.

M. Tobin: Pas du tout.

M. Nowlan: Vous saviez quand même bien que le moment de vérité allait arriver.

M. Tobin: Non. Pourquoi aurais-je prévu un rendez-vous pour 18h30 si je m'y étais attendu?

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, en réponse à votre suggestion, j'ai déjà indiqué que je quittais la ville à 17h30. Deuxièmement, je ne pourrais m'engager en aucun cas à finir ce projet de loi demain avant d'avoir obtenu quelque indication de la part du gouvernement quant à l'étude de ma demande concernant l'article 4.

Le président: Monsieur Gray.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, reason might prevail. Since Mr. Tobin has commitments, he says, Mr. Angus has to be out, and as Mr. Nowlan has said, we also have commitments, I wonder if I could make a suggestion. Mr. Angus has other very eloquent spokesmen on transport on his side from the New Democratic Party. Mr. Benjamin is one. I would suggest to the committee that if Mr. Tobin can be back after meeting the two young Canadians from his constituency, we could go to 6:00 p.m. or 6:30 p.m. and then at the same time have an adjournment so we can meet for 15 or 20 minutes, half an hour. I was supposed to meet a young person from my riding last evening and could not do it because of committee commitments. Perhaps we could have a reasonable adjournment and then come back this evening to go back to work on the bill. It is a simple suggestion.

The Chairman: You are suggesting that when we do come back and strike a time we sit tonight until the bill is completed.

Mr. Tobin: A point of order.

The Chairman: Yes, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: This is a procedural matter. Mr. Chairman, does the Chair know right now whether there are interpreters for tonight?

The Chairman: That is a problem.

Mr. Tobin: Well, let us ask the question. They are here.

The Chairman: I should not say it is a problem, it is a possible problem. I do not have the answer to it as yet.

Mr. Angus:

Mr. Angus: Regardless of that question, I cannot agree to any kind of sitting tonight. I do not think it is fair for me to ask any of my colleagues—in fact, they are not even able to substitute, under the rules, except for those who are currently on the list. I have been the one who has been dealing with this bill all the way through. I cannot ask my colleagues to come in blind for the clause-by-clause and to follow through. They have not heard the witnesses, they have not been involved in the discussions, and I think it would be an insult to the committee to do that.

Mr. Tobin: Why do we not have a meeting of the steering group tomorrow morning, resolve this, get a timetable and get to the bill.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I thought reason might be able to prevail. As Mr. Nowlan pointed out, we have 11 members on the government side who also have previous commitments, commitments throughout, whether they are this evening, tomorrow or the first three days of next week. At the same time, with the two opposition parties being present at the committee meeting being taken into account, if

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, il faut être raisonnable. Étant donné que M. Tobin a des engagements, comme il nous le dit, et que comme M. Nowlan nous l'a dit nous avons également des engagements, peut-être pourrais-je faire une proposition. Il existe d'autres porte-parole très éloquents en matière de transport que M. Angus, du même parti que lui, le Parti néo-démocrate. Je pense à M. Benjamin par exemple. J'aimerais suggérer au Comité que si M. Tobin pouvait revenir après sa réunion avec les deux jeunes Canadiens de sa circonscription, nous pourrions continuer la séance jusqu'à 18 heures ou 18h30, nous ajourner et avoir une réunion de 15 ou 20 minutes ou d'une demi-heure. Je devais moi-même rencontrer une jeune personne de ma circonscription hier soir et je n'ai pu le faire à cause d'engagements en comité. Nous pourrions peut-être avoir un ajournement raisonnable, et revenir ce soir pour nous pencher sur le projet de loi. C'est une simple suggestion de ma part.

Le président: Vous proposez que nous décidions d'une heure pour siéger ce soir jusqu'à ce que le projet de loi soit terminé.

M. Tobin: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Il s'agit là d'une question de procédure. Monsieur le président, savez-vous s'il y a des interprètes qui sont prévus pour ce soir.

Le président: C'est un problème.

M. Tobin: Nous pourrions leur poser la question car ils sont ici.

Le président: Je ne devrais pas dire que c'est un problème, mais ça pourrait en être un. Je n'ai pas encore la réponse à cette question.

Monsieur Angus.

M. Angus: Indépendamment de cette question, je ne pourrais être d'accord pour siéger ce soir. Je ne crois pas que ce serait juste que je demande à un de mes collègues, et en fait il ne pourrait même pas me remplacer conformément au Règlement. C'est moi qui me suis occupé de ce projet de loi tout du long. Je ne pourrais pas demander à mes collègues de venir sans préparation pour l'étude article par article; en effet ils n'ont pas entendu les témoins, ils n'ont pas participé aux discussions et je crois que ce serait une insulte envers le Comité que de procéder de la sorte.

M. Tobin: Pourquoi n'aurions-nous pas une réunion du comité de direction demain matin afin de résoudre le problème, d'établir un échéancier qui nous permettrait d'étudier le projet de loi.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je pensais que la raison pourrait triompher. Comme M. Nowlan l'a dit, nous avons 11 membres du côté gouvernemental qui ont également d'autres engagements préalables, que ce soit ce soir, demain ou au cours des trois premiers jours de la semaine prochaine. Si l'on tient compte des deux partis de l'Opposition présents au Comité, si l'on tient compte de leurs engagements également, cela signifie que 11 membres sont pris. Je crois par

[Text]

we consider their commitments, we have 11 members who are tied up. I think we should expedite this bill as soon as possible.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a very sound suggestion to resolving the problem. I suspect it will do a lot more good than anything we are doing now toward getting this bill through in a timely fashion. Can I suggest that we have a breakfast meeting tomorrow morning consisting of representatives of the parties at which we will try to work out an agenda in a civil manner without having a gun held to our head when all of us have other commitments. We will work out an agenda that we may not all be happy with but one which we will agree upon and live with in order to get the bloody bill through. The issue is not getting the bill through, the issue is... let us be gentlemen around the...

The Chairman: Mr. Angus is next.

Mr. Nowlan: He has spoken twice already and I have not had my rebuttal to either one yet.

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman. The unofficial steering committee met and determined the schedule for this committee something like a week and a half ago.

The Chairman: Yes, it was a week and a half ago.

Mr. Angus: That is the time when this matter should have been raised—or when that group reported to committee—not now.

Mr. Nowlan: I would like to give my rebuttal and replies to Mr. Tobin and Mr. Angus. I was not at the steering committee meeting, and you may have a point, but I do not think there was any expectation there that the progress on clause-by-clause was going to be so detailed and that there would be so many amendments to so many clauses. This is something which certainly has been diligently attended to and has taken a lot of time. That is why the crunch is on. And quite frankly, I think there is no sense having a steering committee tomorrow because Mr. Angus has a very real point: he has to go.

• 1705

But in terms of Mr. Tobin and this business of a dinner, we all have problems at dinner, and Mr. Gray might have had a solution, I do not know. I have not talked to members of the government side. To be civil and gentlemanly, and again to put the bill to bed tonight some time, if there was agreement, and I would have to check... and I know you are not going to be here because you have told me, but you have to have your priorities. I have sat where you sit. Mr. Tobin has sat where I have sat. When the government has moved we were gentlemen and we were nice and we were pleasant, and there came a time when things were done which I did not think were very civil, but the government had the majority and they had the day. I do not like to do it that way, but we can talk all the rhetoric we want, and already we cannot find agreement from the opposition as to when we can meet.

[Translation]

conséquent que nous devrions pouvoir terminer l'étude de ce projet de loi aussi rapidement que possible.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais faire une suggestion très raisonnable permettant de résoudre le problème, et cela d'une bien meilleure façon que ce que nous essayons de faire à l'heure actuelle. Nous pourrions ainsi adopter le projet de loi en temps et lieu. Pourrions-nous avoir une réunion au cours du déjeuner demain matin au cours de laquelle nous pourrions planifier notre échéancier et cela de façon civilisée et non sous la menace. Nous pourrions prévoir un échéancier qui ne satisfera peut-être pas chacun d'entre nous, mais qui nous permettra de terminer une fois pour toutes l'étude de ce projet de loi. La question n'est pas d'adopter le projet de loi, mais bien de se montrer respectueux des autres...

Le président: M. Angus prendra la parole ensuite.

M. Nowlan: Il a parlé deux fois et je n'ai pas pu rétorquer quoi que ce soit.

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le comité de direction non officiel a eu une réunion et a prévu la séance du Comité il y a une semaine et demie environ.

Le président: Oui, une semaine et demie.

M. Angus: C'est à ce moment que la question aurait dû être soulevée, ou quand le comité de direction a fait rapport au Comité et non maintenant.

M. Nowlan: J'aimerais répondre à MM. Tobin et Angus. Je n'étais pas à la réunion du comité de direction, mais vous avez peut-être raison; cependant je ne crois pas que l'on s'attendait alors à ce que l'étude article par article soit aussi détaillée ni à ce qu'il y ait autant d'amendements à tellement d'articles. Nous avons étudié toutes ces questions avec beaucoup d'attention et cela a pris pas mal de temps. C'est la raison pour laquelle nous nous retrouvons coincés. Et très franchement, je crois qu'il ne sert à rien d'avoir une réunion du comité de direction demain étant donné que M. Angus ne pourra être là.

Mais en ce qui concerne le dîner auquel doit assister M. Tobin, nous avons tous des problèmes à ce sujet et M. Gray a peut-être formulé une solution, je n'en sais rien. Je n'ai pas parlé aux membres du côté gouvernemental. Il faut être civilisé, respectueux des autres et si l'on veut en finir avec le projet de loi ce soir, et si l'on pouvait s'entendre, et je devrais vérifier... Et je sais que vous n'allez pas être ici étant donné que vous me l'avez dit, cependant il faut quand même que l'on établisse des priorités. J'ai été dans la même situation que vous. M. Tobin a été dans la même situation que la mienne. Lorsque le gouvernement a présenté des amendements, nous nous sommes comportés en gentlemen, nous avons procédé de façon plaisante, même si à un certain moment j'estimais que nous ne nous comportions peut-être pas de façon très civile, cependant le gouvernement avait la majorité et c'était lui qui décidait. Je n'aime pas procéder de cette façon, mais quoique nous en disions, nous ne pouvons toujours pas nous mettre d'accord avec l'Opposition concernant la prochaine séance.

[Texte]

I would think Mr. Gray had a potential solution, because your points will be ably taken care of by Mr. Tobin. If we adjourned for supper, came back at 8 P.M. . . . I just throw it out, because that is not my motion. If we cannot get any agreement . . . You cannot meet in the steering committee tomorrow, that is Thursday. You are not going to be back Friday. So we are into the last week before the Easter break, after this comes out of committee . . . and I am not worried about what happens in the House, but the government has the disposition to try to get this into the House before the Easter break.

I think with the number of government members who have participated in this debate and this committee and have sat here for many afternoons when, quite properly, opposition members have raised most of the points, I think there comes a time . . . You cannot have it all your way all the time. And if the opposition parties cannot agree amongst themselves as to when we can get together and terminate this thing by some time Thursday, then I do not see why we do not face the reality today and in a gentle way, but an unfortunate way, to put the motion I was often confronted with when I sat where you sit.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have indicated . . .

Mr. Nowlan: Why do you think we have 11 members here? Because otherwise you could have walked out and killed the whole thing anyway.

Mr. Angus: —I have indicated to the committee that there are ways, that we have been working. But quite frankly, Mr. Chairman, push me to wrap this up and I am going to push right back, and I am not going to give one bit, whether it is in this committee or in the House. Okay? And that means that I will talk and talk and talk.

We already have meetings scheduled for tomorrow by agreement. Let us see what happens with them. Let us see what the response from the government is. If there is movement, that is fine. If the movement is far enough, fine, we will be able to get somewhere. If there is not . . . And I was not planning on playing hardball like this, but I am getting a little bloody tired of this. Every time we bring a bill in, or a bill is brought in, we go through hearings, we get into clause by clause and then it starts to become a priority, we have to push harder. We have to get it done. Well, I am just getting bloody sick and tired of it.

Mr. Nowlan: Well, do you not think the government is getting sick and tired of listening to you and only you?

Mr. Angus: You did not have to put clause 4 in that bill.

The Chairman: Order. Order. Address the Chair.

Mr. Nowlan: Well, Mr. Chairman, do not throw this to me tonight . . . You may not be there for your other commitments,

[Traduction]

Je crois que M. Gray avait une solution possible. Si nous ajournions pour le souper et nous revenions à 20 heures . . . Je ne fais que suggérer cela étant donné qu'il ne s'agit pas de ma motion. Si nous ne pouvons nous entendre . . . Il est impossible d'avoir un comité de direction demain, jeudi. Vous ne reviendrez pas vendredi, par conséquent il ne nous reste qu'une seule semaine avant le congé de Pâques, pour autant que nous ayons terminé nos travaux . . . Je ne me préoccupe guère de ce qui se passe à la Chambre, mais je sais que le gouvernement voulait essayer de débattre de ce projet de loi à la Chambre avant le congé de Pâques.

Étant donné le nombre de membres du côté gouvernemental qui ont participé à ce débat et au Comité et qui ont siégé ici pendant de nombreuses après-midi alors que les membres de l'Opposition ont soulevé la plupart des arguments, et ceci de façon tout à fait normale, je crois qu'il arrive un moment où . . . Il n'est pas possible de toujours avoir les choses comme on le voudrait. Si les partis d'opposition ne peuvent s'entendre entre eux sur l'heure de la prochaine séance afin de pouvoir terminer l'étude du projet de loi jeudi pendant la journée, je ne vois pas pourquoi alors nous ne ferions pas face à la réalité aujourd'hui et pourquoi, de façon courtoise, même si c'est dommage, je ne devrais pas proposer la motion qui a si souvent été proposée lorsque je me trouvais de l'autre côté de la table . . .

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai dit . . .

M. Nowlan: Pourquoi croyez-vous que nous avons 11 membres ici? Tout simplement parce qu'autrement, vous auriez pu vous en aller et faire en sorte que tout tombe à l'eau.

M. Angus: J'ai indiqué au Comité qu'il existe certaines façons de procéder, et j'ai dit également que nous avions travaillé dur, mais très franchement, monsieur le président, si l'on me force, je résisterai, jusqu'au dernier souffle s'il le faut au Comité ou à la Chambre. Vous m'avez bien compris? Cela signifie que je parlerai sans arrêter.

Nous avons déjà prévu à la suite d'engagements mutuels des séances pour demain. Attendons de voir ce qui se passe et quelle sera la réponse du gouvernement. Si les choses bougent, très bien. Si les choses bougent suffisamment, nous pourrions peut-être réaliser quelque chose. S'il n'y a pas . . . Je ne voulais pas être si dur, mais je dois vous dire que je commence à en avoir assez. Chaque fois qu'un projet de loi est présenté, nous avons des audiences, nous passons à l'étude article par article et ensuite, il faut que cela devienne la priorité, que l'on fasse les choses coûte que coûte et je dois vous dire que je commence à en avoir vraiment assez.

M. Nowlan: Et vous ne croyez pas que le gouvernement en a assez de vous entendre et d'entendre seulement parler de vous?

M. Angus: Vous n'aviez pas besoin de prévoir l'article 4 dans ce projet de loi.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Veuillez vous adresser à la présidence.

M. Nowlan: Monsieur le président, ne me tenez pas ce genre de langage ce soir. Il est possible que vous ne soyez pas là pour

[Text]

you have to decide what you are going to do... to meet tonight, 7 to 10 p.m., or 8 to 10 p.m., and meet tomorrow morning, and with some guideline or some cutoff time, Thursday by noon or 11 a.m. That would give two more full sessions on this thing, and I bet you will tell me that is not satisfactory, and this is where I come down to the reality. You cannot have it all your own way. We have been very patient, but unfortunately we have to move to get the bill, and that is why, after exploring all the alternatives, you still have not shown me any light at the end of the tunnel as to when the bill would get out of committee. When will the bill get out of committee on whatever you two suggest?

Mr. Angus: I can answer and I will tell you.

The Chairman: Mr. Nowlan, are you informally proposing then that we break for dinner, come back at 8 p.m. and sit until 11 p.m., and then sit tomorrow morning from 9.30 to 11 a.m.? There is a possibility of sitting until 12, of course, but you say 11. Okay. That is what we are discussing informally at this point. There has been no motion made.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, can I comment on that?

The Chairman: Mr. Gray.

• 1710

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would suggest, if it meets with the convenience of Mr. Tobin, that instead of starting at 8:00 we start at 7:00 and take it from there. I think if we start at 8:00 it cuts back on our time and I would suggest, informally, that we come back at 7:00.

The Chairman: Just on that point, perhaps I should not intervene at this point or on that point but I have the same commitment, and no doubt others have. For the sake of an hour, could we be excused to have dinner with those young Canadians who have come to Ottawa this evening? I think it is quite a treat for them, quite frankly, to have dinner with their MP. We could come back at 8:00.

Mr. Nowlan: Leave it until 8:00, not to 7:00, I agree.

The Chairman: We begin again at 8:00 tonight.

Mr. Nowlan: But is this...

The Chairman: Till 11:00. There is a cut-off tonight.

Mr. Nowlan: Cut-off at 11:00, and even an opportunity tomorrow, until 11:00 tomorrow, to have it concluded, one way or the other.

The Chairman: Concluded...

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: — at 11:00.

[Translation]

vos autres engagements, vous devrez décider ce que vous allez faire, avoir une réunion ce soir, de 19 heures à 22 heures ou de 20 heures à 22 heures, avoir une réunion demain matin avec une sorte de guillotine jeudi midi ou à 11 heures. Cela nous donnerait deux autres séances complètes pour étudier le projet de loi. Je suppose que vous allez me dire que ça ne vous satisfait pas et c'est là où je me rends compte de la réalité des choses. Vous ne pouvez franchement pas toujours avoir tout ce que vous voulez. Nous avons été très patients, mais malheureusement nous devons proposer l'adoption du projet de loi et c'est la raison pour laquelle, après avoir exploré toutes les autres possibilités, vous ne m'avez pas toujours montré la lumière au bout du tunnel, vous ne m'avez toujours pas fait comprendre quand le projet de loi pourrait être adopté en comité. Je m'adresse maintenant à vous deux, quand croyez-vous que le projet de loi pourrait être adopté?

Mr. Angus: Je pourrai vous répondre et je vais le faire.

Le président: Monsieur Nowlan, proposez-vous maintenant de façon officieuse que nous ajournions pour revenir à 20 heures ce soir et que nous siégeons jusqu'à 23 heures ainsi que demain matin de 09h30 à 11 heures? Il est possible également de siéger jusqu'à 12 heures mais vous avez parlé de 11 heures. C'est ce que nous discutons de façon officieuse à l'heure actuelle. Il n'y a eu aucune motion qui a été présentée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, pourrais-je faire un commentaire?

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si M. Tobin est d'accord, au lieu de commencer à 20 heures nous pourrions commencer à 19 heures ce soir. Je crois que si nous commençons à 20 heures, nous n'aurons peut-être pas assez de temps et c'est la raison pour laquelle je fais cette proposition tout à fait officieuse.

Le président: À cet égard, et je ne devrais peut-être pas intervenir maintenant à ce sujet, mais j'ai un engagement et je suppose que d'autres en ont également. Nous pourrions peut-être dîner avec ces jeunes Canadiens qui sont venus à Ottawa ce soir. Je crois que cela leur plaît beaucoup de partager le repas avec leur député. Nous pourrions ainsi revenir à 20 heures.

M. Nowlan: Bien pour 20 heures et non 19.

Le président: Nous recommencerons à 20 heures ce soir.

M. Nowlan: Est-ce...

Le président: Et nous siégeons jusqu'à 23 heures. Ce sera l'heure d'ajournement pour ce soir.

M. Nowlan: Nous arrêterons donc à 23 heures et nous aurons la possibilité demain de siéger jusqu'à 11 heures également pour terminer les travaux. L'un ou l'autre.

Le président: D'accord.

M. Nowlan: Oui.

Le président: À 11 heures.

[Texte]

Mr. Nowlan: By 11:00 tomorrow morning.

The Chairman: All questions put.

Mr. Nowlan: But if that is not agreed, then I am going to move a formal motion.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Nowlan: I am trying to be reasonable.

Mr. Angus: You are trying to be a railroader, is what you are trying to do.

The Chairman: Order, please, Mr. Angus. Order.

Mr. Angus: Whether you are going to do it in this committee or in the House, you are going to do it.

The Chairman: I am sorry, Mr. Angus . . .

Mr. Angus: And we are going to take it as long as we can.

Mr. Nowlan: Well, you will have to change your plans . . .

Mr. Angus: And you can bring in closure and I will bring it right back after the break too.

The Chairman: Order, please. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Well, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I believe I have the floor.

The Chairman: You do. Order.

Mr. Tobin: Gentlemen, I have the floor. Now, Mr. Chairman, a couple of comments. First of all to Mr. Nowlan. One of these days when I have nothing better to do I will sit back and reread the minutes from this meeting and have a great chuckle at the tactics of Mr. Nowlan. I do not know whether it will be out of admiration or not, but I will have a great chuckle.

Mr. Nowlan is telling us, Mr. Chairman—he announced to the committee, out of the blue 15 minutes ago, that we are going to have to extend the hours and put a rigid timetable on in order to get this thing through and he concluded a few minutes ago by saying “because the opposition cannot even agree amongst themselves”.

The opposition until 15 minutes ago had no idea, none whatsoever, not an inkling, not one jot, not one iota of notice that Mr. Nowlan wanted to put his motion before the committee today. Mr. Nowlan did not approach me, as a private member, as an individual, as a colleague, as a fellow who shared a hot tub with him in Vancouver in the freezing rain and snow, that he wanted to pull this . . .

Mr. Nowlan: There were other people there.

Mr. Tobin: Oh, yes, well. I can name them all. We could not entice Mr. Taylor down. I am trying to bring a little bit of

[Traduction]

M. Nowlan: À 11 heures demain matin.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Nowlan: Mais si l'on ne peut se mettre d'accord, alors je présenterai ma motion officielle.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Oui.

M. Nowlan: J'essaie d'être raisonnable.

M. Angus: Vous essayez d'expédier les choses, c'est cela que vous faites.

Le président: À l'ordre.

M. Angus: Vous procédez de cette façon au Comité ou à la Chambre.

Le président: Je m'excuse, monsieur Angus.

M. Angus: Et nous endurerons la situation aussi longtemps que possible.

M. Nowlan: Vous devrez modifier vos plans.

M. Angus: Et vous pourrez même imposer la clôture, mais je vous rappellerai ce qu'il en est après l'interruption.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Tobin: Monsieur le président, je crois que c'est à mon tour de prendre la parole.

Le président: Certainement. À l'ordre.

M. Tobin: Messieurs, c'est moi qui ai la parole. Monsieur le président, j'aimerais faire quelques commentaires et tout d'abord à M. Nowlan. Un de ces jours, lorsque je n'aurai rien de mieux à faire, je relirai le compte rendu des délibérations de cette séance pour bien m'amuser des tactiques employées par M. Nowlan. Je ne sais si je le ferai par admiration pour lui ou non, mais je peux vous dire que je m'amuserai drôlement.

M. Nowlan nous dit, monsieur le président, il a annoncé au Comité, à brûle-pourpoint il y a 15 minutes que nous devons prolonger la séance, adopter un horaire rigide pour terminer l'étude du projet de loi et il a terminé il y a quelques minutes en disant que l'Opposition ne pouvait même pas s'entendre entre elle.

L'Opposition, il y a 15 minutes encore, n'avait absolument aucune idée de cette motion que M. Nowlan voulait déposer devant le Comité aujourd'hui. Nous n'en avions absolument pas la moindre idée. M. Nowlan ne m'a pas contacté en tant que simple député, en tant que personne, en tant que collègue, en tant que simple être humain qui a partagé le même bain tourbillon avec lui à Vancouver lorsqu'il neigeait et lorsqu'il grêlait. Il ne m'a jamais dit qu'il voulait recourir à ce genre de . . .

M. Nowlan: Il y avait d'autres personnes également.

M. Tobin: Oui. Je pourrais vous les nommer toutes. Nous n'avons pu cependant pas tenter M. Taylor. Vous vous rendez compte, monsieur le président, que je suis en train de mettre

[Text]

levity, Mr. Chairman, to the committee because the matter is getting quite tense.

I want to suggest that there probably is a solution to the problem here but the solution is not Mr. Nowlan coming in with 15 minutes notice with people having other commitments and saying, "This is the way it is going to be and we are going to ram it through".

Mr. Angus is right. You have been in opposition and you know he is right.

If this is the way you are going to proceed, if the thing is going to be rammed through with no discussion outside of these microphones and the committee forum where we have got to make up our minds without any chance for consultation with colleagues in our own party to see whether we can find people to sit some of the hours you are proposing—in the case of Mr. Angus I am sympathetic if he has got to leave at 5:30—without any consultation amongst ourselves as gentlemen, then what this is, is an invitation for conflict. This is an invitation to see who is going to be successful in preventing a bill from getting passage in the House, which it should get.

I do not have any problem with that concept, but I am telling you that if you are going to proceed in this manner, you are inviting a scenario in which members are going to walk out and talk to their House leaders, and you are inviting the scenario in which all the tactics at the disposal of an opposition—and they are considerable as you gentlemen know—will be used and the bloody bill will not get through next week anyway. You will defeat your own purpose.

Now I make a suggestion—because I am watching the clock right now—that might do some good, and that is to have a handful of members—not 15 members—representing three parties. There is only one for the NDP here and one for the Liberals. Adjourn the committee for five minutes, take a number of representatives, go out into an adjacent room and sit down and discuss this thing like gentlemen for five minutes and see whether we can come back to the table with a resolution. This is not the way to go.

I make that as a helpful suggestion, and I am asking for a five-minute only adjournment to see whether or not there can be some consensus reached for an agenda and a schedule in which we would behave in a more dignified manner than has been the case for the last 15 minutes.

The Chairman: Excuse me. Mr. Forrestall has his hand up.

Mr. Forrestall: Just a very brief intervention, Mr. Chairman. I think five minutes makes sense, but I would just caution the representatives to go outside or to indicate to them what the difficulty is. This matter still has to go to the Senate. We still have two opposition days in terms of House time, and there has been an extraordinary amount of work done over a long period of time, including, I might add, the work of this committee and the contributions of witnesses.

[Translation]

un peu de légèreté dans cette séance où l'atmosphère semble particulièrement tendue.

Tout ce que je veux dire, c'est qu'il y a sans doute une solution au problème, mais que la solution n'est certainement pas de cet avis que M. Nowlan vient de nous donner il y a 15 minutes, cet ukase pour ainsi dire alors que nous avons d'autres engagements.

M. Angus a raison, comme vous devez le savoir pour avoir fait partie de l'Opposition.

Si c'est comme cela que vous allez procéder, si vous voulez absolument nous faire adopter les choses sans discussion en privé, si vous vous servez uniquement pour cela de la tribune des comités où vous vous attendez à ce que nous prenions des décisions sans avoir consulté nos collègues de notre parti pour nous assurer que nous pouvons trouver des remplaçants au moment et à l'heure que vous proposez... quant à M. Angus, je sympathise avec lui parce qu'il doit quitter à 5h30—sans non plus de consultation entre nous, je vous assure que je considère donc cette initiative comme une invitation aux problèmes et aux conflits. Il s'agit là d'une invitation pour voir qui pourra empêcher un projet de loi d'être adopté à la Chambre, alors qu'il devrait l'être.

Je puis vous assurer que si vous voulez procéder de cette façon, vous allez vous rendre compte que les membres vont sortir, qu'ils parleront à leur leader parlementaire; vous vous rendrez compte que ceux-ci se serviront de toutes les tactiques à la disposition de l'Opposition—et il y en a beaucoup comme vous le savez—et vous verrez également que ce satané projet de loi ne sera pas adopté la semaine prochaine. Vous irez ainsi à l'encontre de ce que vous recherchez.

J'aimerais faire une suggestion, en tenant compte de l'heure, une suggestion qui pourrait peut-être être utile: nous pourrions avoir quelques membres, pas les 15, représentant les trois partis. Il n'y en a qu'un du NDP et un représentant les Libéraux. Vous pourriez peut-être ajourner pendant cinq minutes, vous réunir dans une pièce adjacente et discuter afin de voir si on peut revenir à la table avec une résolution. Je ne crois pas qu'il convient de procéder comme nous le faisons.

Il s'agit là d'une suggestion utile de ma part. Je vous demande donc un ajournement de cinq minutes pour voir si l'on peut s'entendre sur un ordre du jour et un échéancier qui nous permettraient de nous comporter un peu mieux que ce qui a été le cas au cours des 15 dernières minutes.

Le président: Je m'excuse. M. Forrestall voudrait prendre la parole.

M. Forrestall: Une intervention très courte, monsieur le président. Je crois qu'il est raisonnable d'ajourner pendant cinq minutes, mais j'aimerais quand même vous mettre en garde contre certaines difficultés. Le projet de loi doit encore être approuvé au Sénat. Il y aura encore deux journées de l'opposition avant les vacances et on a fait énormément de travail au cours d'une longue période, y compris le travail du Comité et les contributions des témoins.

[Texte]

[Traduction]

• 1715

So perhaps if, in five minutes, Mr. Nowlan, Mr. Tobin and Mr. Angus would go outside and come up with some kind of a solution, it might facilitate our work. We are anxious to conclude this matter because of the importance of the international conventions and the narrowness of the window within which we have to operate. I say to you in all sincerity that the loss of those conventions will set back matters such as safety and life at sea.

It will set back our capacity to participate in all six international conventions. Of course, as some of you know, they deal as well with pollution, standards of certification and a whole host of opportunities for Canada to become current with our partners and neighbours in the world. So perhaps five minutes might resolve the problem, Mr. Chairman. Perhaps you might join and arbitrate.

The Chairman: I think, it would be only fitting if the chairman were there. We are really convening a very brief steering group meeting along with the clerk of the committee. Mr. Nowlan, Mr. Tobin and Mr. Angus. Is this agreeable?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: And Mr. Forrestall.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Nowlan: Before we do, Mr. Chairman, I agree this is an unfortunate situation. But just to put the facts on the table, the very eloquent rhetoric of both very capable opposition spokesmen who have said many things and who have participated very constructively... This committee has spent 33 hours over 17 days, involving 27 witnesses, the Minister twice and the officials for all those days.

Mr. Tobin: And the bill is only amended once every 50 years.

Mr. Nowlan: And it is going to be back in the House; I quite agree, and quite frankly you are quite right. If I had had my druthers, I should have spoken to you both. But in view of your timetables... and I had spoken to you at 3.30 this afternoon...

Mr. Tobin: We might have had a resolution right now.

Mr. Nowlan: You had commitments. Anyway I do not mind adjourning for five minutes.

The Chairman: Okay. I think we should say 10 minutes.

The meeting is adjourned for 10 minutes.

• 1720

• 1739

The Chairman: There is an all-party agreement. We will continue sitting until 6 p.m. and finish all clauses, except 4 and

Par conséquent, si MM. Nowlan, Tobin et Angus pouvaient discuter entre eux pendant cinq minutes, cela pourrait peut-être faciliter nos travaux. Nous avons hâte de terminer ceux-ci, étant donné surtout l'importance des conventions internationales en la matière et le peu de latitude que nous avons si l'on tient compte de notre échéancier. Je vous dis en toute sincérité que si notre pays ne peut adhérer à ces conventions, cela portera un coup à la sécurité en mer.

Cela nous handicapera quant à notre adhésion aux six conventions internationales. Et comme vous le savez, celles-ci portent aussi bien sur la question de la pollution, que sur les normes d'accréditation; en adhérant à ces conventions, le Canada pourra se mettre à jour par rapport à ses partenaires et voisins. Cinq minutes pourraient suffire à résoudre le problème, monsieur le président, et vous pourriez vous joindre à ces trois personnes en tant qu'arbitre.

Le président: Je crois qu'il conviendrait en effet que le président soit à cette réunion. En fait, il s'agit d'une très brève séance du groupe de direction auquel assistera également le greffier du Comité. MM. Nowlan, Tobin et Angus êtes-vous d'accord?

Desvoix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall.

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Avant de procéder de cette façon, monsieur le président, je dois dire qu'il s'agit là d'une situation regrettable. Cependant pour bien clarifier les choses, les paroles très éloquentes des porte-parole très compétents de l'opposition dont la participation a été très constructive... ce Comité a passé 33 heures pendant 17 jours à écouter 27 témoins, à entendre le ministre en deux occasions ainsi que les hauts fonctionnaires.

M. Tobin: Et cette loi n'est modifiée que tous les 50 ans.

M. Nowlan: Le projet de loi pourra alors être référé à la Chambre. Je suis tout à fait d'accord, vous avez tout à fait raison. Si j'avais eu le choix, j'aurais pu m'entretenir avec vous à 15h30 cet après-midi. Cependant étant donné vos horaires...

M. Tobin: Et nous aurions pu en arriver à résoudre le problème à l'heure qu'il est.

M. Nowlan: Vous aviez des engagements. En tout cas je ne m'oppose pas à un ajournement de cinq minutes.

Le président: D'accord. Nous devrions prévoir dix minutes.

La séance est suspendue pendant dix minutes.

Le président: Nous avons l'accord de tous les partis. Nous allons continuer à siéger jusqu'à 18 heures et adopter tous les

[Text]

10. We will then reconvene tomorrow at 9.30 a.m. and sit through until 12.30 p.m., with the aim of completing the bill at 12.30. But should we not complete—all questions being put, that is—we will reconvene at 3.30 tomorrow afternoon and complete the bill by 6. We will not go one second beyond 6 p.m. tomorrow evening, all questions put. Is that agreed?

• 1740

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Let us continue.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order. If I can ask the permission of the committee to skip two amendments to allow me to put mine, so I can get out of here as I planned. It would be a very quick amendment.

The Chairman: Okay.

Mr. Angus: I refer you, then, to page 74 of the package of amendments.

The Chairman: A-28?

Mr. Angus: A-28.

The Chairman: Mr. Angus, please.

Mr. Angus: I move that clause 76 of Bill C-75 be amended by deleting line 29 on page 98 and substituting the following:

a levy up to an amount determined in accordance with sec-

A brief explanation. During discussions of the Ship-source Oil Pollution Fund, or whatever the correct name is, we wondered whether or not the administrator should have the power to levy a partial fee at such time when the fund is partially depleted. Under the current act, I believe—or Bill C-75, the provision is for, I think—30 cents per unit, adjusted for inflation.

The bill, and including the government amendments which are yet to come, would allow an on-or-off situation: either 30 cents or nothing. I am proposing that the administrator have the opportunity to make it a dime or a nickel, whatever he needs to top it up.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I just intervene here? I would indicate to the committee that first, the levy imposed by section 791 of the bill, which provides for the 30 cents, is subject to indexing set out in subsection 790.(2).

Secondly, to allow the Governor in Council latitude in fixing the levy up to 30 cents is not consistent with the concept of indexing. It is our opinion that the clause should stand as written in the bill. I might ask you to call the question.

The Chairman: Are you ready for the question?

Amendment negated

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a final point of order. Thank you for the opportunity to put that amendment

[Translation]

articles sauf 4 et 10. Nous nous réunirons de nouveau demain à 09h30 et siégerons jusqu'à 12h30, dans le but de terminer l'examen du projet de loi à 12h30. Ne devrions-nous pas terminer... C'est-à-dire voter sur tous les articles... Nous nous réunirons à nouveau demain après-midi à 15h 30 afin de terminer l'étude du projet de loi avant 18 heures. Nous ne débordons pas d'une seconde demain soir. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Poursuivons.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais demander au Comité de sauter deux amendements pour que je puisse présenter le mien et partir à l'heure prévue. Ce ne sera pas long.

Le président: D'accord.

M. Angus: Je vous renvoie donc à la page 74 de la liasse d'amendements.

Le président: A-28?

M. Angus: A-28.

Le président: Monsieur Angus, s'il vous plaît.

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 76 du projet de loi C-75 en remplaçant la ligne 23, page 98, par:

791(1), une contribution pouvant atteindre un maximum déterminé en

J'explique brièvement. Lorsque nous avons examiné la Caisse d'indemnités des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, j'oublie le nom exact, nous nous sommes demandé si l'administrateur ne devrait pas être habilité à prélever un droit partiel lorsque le solde de la Caisse tombe en-deça de certains niveaux. La Loi actuelle prévoit, je crois—si ce n'est le projet C-75—un droit de 30c. l'unité, corrigé de l'inflation.

Le projet de loi, y compris les amendements du gouvernement que nous n'avons pas encore examinés, prévoit tout ou rien: soit 30c. ou rien. Je propose que l'administrateur puisse imposer un droit de 10c. ou de 5c., selon les besoins qu'il perçoit pour regarnir la Caisse.

Le président: Merci. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je intervenir? J'aimerais d'abord indiquer au Comité que la cotisation prévue à l'article 791 du projet de loi, soit 30c., est assujettie aux dispositions d'indexation prévues au paragraphe 790.(2).

Deuxièmement, le fait de permettre au gouverneur en conseil de prélever une cotisation pouvant aller jusqu'à 30c. contredit la notion d'indexation. Nous sommes d'avis que cet article du projet de loi doit être maintenu tel qu'il est libellé. Je vous demande donc de passer au vote.

Le président: Êtes-vous prêts à voter?

Amendement rejeté

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque une dernière fois le Règlement. Je vous remercie de m'avoir permis de présenter

[Texte]

forward. I leave the remainder of the amendments in the capable hands of my Liberal colleague, Mr. Tobin.

The Chairman: Have a good trip.

Mr. Angus: Thanks. I will see you in the morning.

Mr. Nowlan: Have a good trip, Mr. Angus. I hope it is very important news.

Mr. Angus: I might come back in better humour!

Mr. Nowlan: Well, your humour is always right. It is your judgment sometimes that is wrong!

The Chairman: We now go back to L-23 in the name of Mr. Tobin. Mr. Tobin, please. This is a new L-23. The old L-23 on page 71 of your amendments book has been scrapped, withdrawn. L-23 refers to clause 76 at page 92 in the bill. Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 76 be amended by deleting lines 39 to 41, page 92, and substituting the following therefore:

(d) person who hunts birds, gathers birds' eggs or gathers eiderdown for his own personal or family use;

(e) a person who hunts or traps animals for personal, family or commercial purposes;

(f) a person who fishes for purposes of personal, family or community consumption or use;

And Mr. Chairman, I should mention that following paragraph (d), which is replaced as is now written in the bill, the current paragraphs (e) and (f) would be redesignated (g) and (h), just for purposes of keeping everything straight. That is not mentioned in the amendment.

Mr. Chairman, I move that amendment because it comes out of a recommendation or a presentation to the legislative committee on Bill C-75 submitted by the Makivik Corporation. The Makivik Corporation is an Inuit organization which has been established under Quebec law and it represents the Inuit of northern Quebec on economic, social and other related issues; primarily on the implementation of the James Bay and Northern Quebec Agreement, as well as on Indian rights and interests in northern Quebec and on the offshore, as well.

• 1745

The Inuit people of Quebec have asked that this amendment be included under this section for claims for loss of income under the civil liability section of this bill to more clearly define, the kinds of activities that Inuit people would be engaged in that might not fall under the terminology or wording as originally proposed in the bill, and to reflect the nature of some of the activities the Inuit people are engaged in that are essential to not only their traditional way of life but also their ability to obtain an income.

[Traduction]

l'amendement. Je laisse à mon habile collègue libéral, M. Tobin, le soin de présenter les amendements qui restent.

Le président: Faites un bon voyage.

M. Angus: Merci. Je vous verrai demain matin.

M. Nowlan: Faites un bon voyage, monsieur Angus. J'espère que vous recevrez des nouvelles très importantes.

M. Angus: Je serai peut-être de meilleure humeur à mon retour!

M. Nowlan: Nous ne trouvons rien à redire contre votre tempérament. C'est votre jugement qui fait parfois défaut!

Le président: Nous reprenons maintenant le débat sur l'amendement L-23 présenté par M. Tobin. Monsieur Tobin, s'il vous plaît. Il s'agit du nouvel amendement L-23. L'ancien amendement L-23 se trouve à la page 71 de votre liasse d'amendements mais il a été retiré. Le L-23 porte sur l'article 76 qui se trouve à la page 92 du projet de loi. Monsieur Tobin, s'il vous plaît.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 76 soit modifié par la substitution des lignes 14 à 16, page 93, par ce qui suit:

d) une personne qui chasse les oiseaux, ramasse les oeufs d'oiseaux ou le duvet d'eider pour son usage personnel ou celui de sa famille;

e) une personne qui chasse ou piège les animaux pour son usage personnel ou celui de sa famille, ou à des fins commerciales;

f) une personne qui pêche pour subvenir à ses propres besoins, ou à ceux de sa famille ou de la collectivité;

Je vous signale, monsieur le président, qu'à la suite de l'alinéa d), remplacé tel qu'il est libellé dans le projet de loi, les actuels alinéas e) et f) deviennent les alinéas g) et h); il s'agit de modifications corrélatives. Ces changements ne sont pas mentionnés dans l'amendement.

Monsieur le président, je propose cet amendement parce qu'il découle d'une recommandation ou d'un exposé fait au Comité législatif sur le projet de loi C-75 par la Corporation Makivik. Il s'agit d'une organisation inuite constituée en vertu de la Loi du Québec et qui représente les Inuits du Nouveau Québec sur des questions économiques, sociales et autres, surtout dans le contexte de la mise en oeuvre de la Convention de la Baie James et du Nord québécois. Cette Corporation défend aussi les droits et les intérêts des Indiens au Nouveau Québec et au large des côtes.

Les Inuit du Québec ont demandé l'inclusion de cet amendement relatif aux réclamations pour perte de revenu en vertu de l'article du projet de Loi traitant de la responsabilité civile afin de définir plus clairement les activités auxquelles les Inuit pourraient s'adonner et qui ne seraient pas englobées par le libellé initial du projet de loi, et afin de refléter la nature de certaines activités des Inuit qui sont essentielles pour la pérennité de leur mode de vie traditionnel et aussi pour leur aptitude à gagner un revenu.

[Text]

We ask that the government consider these amendments so that in the event of a spill, or an impairment of their ability to their way of life and to secure an income as a result of a spill or a pollutant, they may more easily and readily make a claim.

I think the amendments more clearly define their way of life. I think that is the intent of the bill anyway. I do not think it is the intent of the bill to exempt these kind of activities, but also encompasses the kinds of the things that are proposed in the original drafting as put forward by the government.

I think the committee would do well, given the presentation by the Inuit people to our committee—and we have not had any other amendments, I think, reflecting their wishes—at least in the case of a claim for loss of income, to more accurately reflect the kinds of activities that they are engaged in. I would ask members to favourably consider this amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Nowlan: I would ask the Parliamentary Secretary to make a comment. I think it is an interesting proposition, but I do not really appreciate all the facts.

The Chairman: Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, without claiming that the wording as it is presently in the bill is perfect, and having listened very closely to the presentation that was made, I must indicate, however, to Mr. Tobin and to members of the committee that paragraph (d) in the bill would appear to cover the subject matter contained in paragraph (d) and (e) of Mr. Tobin's proposal. We were certainly satisfied after many months of pretty hard negotiations on this particular matter that it would.

I could indicate, secondly, Mr. Chairman, that paragraphs (f) and (d) in the bill take into account the notion of community consumption in paragraph (f) of Mr. Tobin's bill.

Thirdly, it is not clear to me in what respect the above proposal is in fact an improvement over the current language of (d) and (f) of the bill as it is in front of us.

I think on those grounds I would ask that the wording currently in the bill stand and if I may ask for the question.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one brief comment, and then we will come to the question.

Can I ask the Parliamentary Secretary before we come to the question, for the record, so that the record may show in the event of an attempt by Inuit people to seek a claim at a later date, whether in his judgment an Inuit individual engaged in any of the activities that I have mentioned in my amendment—which would not, I point out, in any way change anything that is in the government's original draft; it would merely add clearer language—would have good basis for claim given the current wording?

[Translation]

Nous demandons au gouvernement de ne pas écarter ces amendements qui permettraient aux Inuit de présenter plus facilement une réclamation en cas de déversement ou dans les cas où un déversement ou un polluant a des répercussions néfastes sur leur mode de vie ou sur leur capacité de gagner un revenu.

J'estime que ces amendements définissent plus clairement leur mode de vie. Je crois que c'est d'ailleurs l'objectif du projet de loi. Je ne crois pas que l'objectif du projet de loi soit d'exempter des activités de ce genre, mais bien d'englober les activités énumérées dans le libellé original proposé par le gouvernement.

Compte tenu des témoignages des Inuit entendus par notre Comité et étant donné que nous n'avons reçu aucun autre amendement reflétant leurs désirs, notamment en ce qui concerne les réclamations pour perte de revenu, j'estime que le Comité devrait accepter de décrire de façon plus précise les activités auxquelles s'adonnent les Inuit. Je demanderai aux députés de voter en faveur de cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

M. Nowlan: J'inviterai le secrétaire parlementaire à le commenter. Il me semble que c'est une suggestion intéressante, mais je ne saisis pas bien tous les faits.

Le président: Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Monsieur le président, sans vouloir prétendre que le libellé actuel du projet de loi est parfait et après avoir écouté très attentivement l'explication qui nous a été donnée, je dois toutefois dire à M. Tobin et aux membres du Comité que l'alinéa d) du projet de loi semble englober tous les éléments des alinéas d) et e) de l'amendement de M. Tobin. Nous étions certainement convaincus qu'il en serait le cas, compte tenu des négociations très serrées que nous avons menées sur cette question pendant de nombreux mois.

Je signale ensuite, monsieur le président, que les alinéas f) et d) du projet de loi tiennent compte des besoins de la collectivité dont il est question à l'alinéa f) de l'amendement présenté par M. Tobin.

Troisièmement, je vois mal dans quelles mesures l'amendement proposé améliore le libellé actuel des alinéas d) et f) du projet de loi que nous avons devant nous.

Pour ces raisons, je recommande que le libellé actuel du projet de loi soit maintenu, et je vous demande de passer au vote.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais faire un bref commentaire avant que nous ne passions au vote.

Puis-je demander au secrétaire parlementaire d'indiquer, pour que cela soit consigné au compte rendu, si à son avis un Inuit qui s'adonne à l'une des activités mentionnées dans mon amendement—qui ne modifierait en rien, je le signale, la teneur du libellé original du gouvernement, sauf pour le rendre plus précis—pourra aisément, à titre individuel, présenter une réclamation à une date ultérieure?

[Texte]

In other words, does the Parliamentary Secretary, given his best judgment at this time, believe the kind of concerns that are covered in my amendment would be covered in the current wording of the act?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think the short answer to that is yes, we do believe that. Indeed, I think it is a superior language in that it precludes nothing, whereas Mr. Tobin sets out specific categories. It is always possible that we would miss one in going with specific language as opposed to the much broader general language, and I share his concern. I think the broader, general language allows less room for error with respect to meeting the needs of the native people, and particularly meets the needs as they were expressed to us.

• 1750

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Reid has a question or an intervention.

Mr. Reid: Mr. Chairman, my question to the parliamentary secretary would be: Does the phraseology of paragraph (d), as it is presently written, include—and I do not know whether you fish or hunt for eiderdown—the collection of eiderdown? Would it include the collection of eiderdown?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I respond to Mr. Reid absolutely in the affirmative.

Mr. Reid: Then it is the same.

The Chairman: Those in favour of L-23? Those opposed?

Amendment negated

The Chairman: That brings us to the last amendment, to clause 76. It is on page 72 of your booklet of amendments, PC-12.

Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that clause 76 of Bill C-75 be amended, (a) by striking out line 20 on page 98 and substituting the following:

789.(1) If imposed or re-imposed by the Minister under subsection 791.(1).

(b) by striking out line 48 on page 100 and substituting the following:

ment, may from time to time, by order, impose

And (c) by striking out line 3 on page 101 and substituting the following:

(2) the non-imposition, discontinuation or re-imposition

The Chairman: Those in favour of PC-12, so signify. Opposed?

Amendment agreed to

The Chairman: Shall clause 76 as amended carry?

[Traduction]

Autrement dit, le secrétaire parlementaire croit-il, au mieux de sa connaissance que le libellé actuel de la loi dissipe les préoccupations que mon amendement vise à éliminer?

M. Forrestall: Monsieur le président, pour répondre brièvement à cette question, nous croyons que oui. En fait, je crois que notre libellé est meilleur, en ce sens qu'il n'exclut rien, tandis que l'amendement de M. Tobin énumère des catégories bien précises. Je reconnais la validité de ses préoccupations, mais j'estime qu'un libellé trop précis, par contraste à un libellé plus général, risque de provoquer des omissions. Je crois qu'un libellé plus général comporte moins de danger d'erreur lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins des autochtones et particulièrement ceux dont ils ont fait état dans leur témoignage devant le Comité.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. M. Reid veut poser une question ou faire un commentaire.

M. Reid: Monsieur le président, ma question au secrétaire parlementaire est la suivante: le libellé actuel de l'alinéa d) inclut-il—et je ne sais pas si l'on peut parler de pêche ou de chasse dans le cas du duvet d'eider—le ramassage du duvet d'eider? Le libellé actuel comprend-il la collecte de duvet d'eider?

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je répond catégoriquement oui à la question de M. Reid.

M. Reid: C'est donc la même chose.

Le président: Ceux qui sont en faveur de l'amendement L-23? Ceux qui sont contre?

Amendement rejeté

Le président: Cela nous amène au dernier amendement à l'article 76. L'amendement PC-12 se trouve à la page 73 de votre liasse.

Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose que l'article 76 du projet de loi C-75 soit modifié par (a) substitution, à la ligne 22, page 98, de ce qui suit:

789.(1) Si elle est imposée ou rétablie par le ministre en vertu du paragraphe

b) substitution, à la ligne 50, page 100, de ce qui suit:

Ministre de l'environnement soit imposer, soit suspendre

et c) substitution, à la ligne 3, page 101, de ce qui suit:

(2) Une non-imposition, une suspension ou une nouvelle

Le président: Ceux qui sont en faveur de l'amendement PC-12, veuillez l'indiquer. Ceux qui sont contre?

Amendement adopté

Le président: L'article 76, tel qu'amendé, est-il adopté?

[Text]

Mr. Reid: May I ask the parliamentary secretary if he considered the administrator of that pollution fund's query? Since the present legislation only allowed for a collection of a levy or the complete withdrawal of a levy for a temporary period of time, has he considered whether the recommendation that the authority given to such an administrator would allow him to reduce the amount of the levy from time to time?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would like to indicate to Mr. Reid that it certainly was very closely considered. May I ask Mr. Quail if he would respond, perhaps in some depth, with respect to that consideration?

Mr. Quail: Well, Mr. Chairman, as Mr. Forrestall has pointed out, we did consider that but there are two points.

Firstly, we felt that if you varied away from the principle of having anything other than the 30 cents as the limit or the 30¢ as indexed, you defeat the concept of indexing.

Secondly, as we noted earlier, a 30¢ levy at the moment would increase the fund at about \$6 million a year. The increasing of the fund by way of interest at the moment is \$12 million a year.

So on balance it was felt that it would be best to leave the clause the way it was. It is either imposed, in place or it is at the discretion by way of order in council. But it would be at the full limit of 30¢ a tonne.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail. That completes clause 76.

Clause 76 as amended agreed to

The Chairman: One more small item here before we recess for the afternoon.

Clause 52.(2). As I recall, we stood that clause because Mr. Angus was anticipating an amendment, but there is no amendment to that clause. Shall I put the question?

Mr. Nowlan: I thought he said that he could not correct it. Oh, that was another one.

• 1755

The Chairman: The clerk informs me there was no amendment at all to clause 52.2.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may I just ask . . .

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: —before we agree to proceed with clause 52.2 . . . I cannot recall from memory. What is it?

The Chairman: Page 32 in the bill.

Mr. Taylor: It was a different one.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think what Mr. Angus had in the back of his mind was that, subject to his satisfaction

[Translation]

M. Reid: Puis-je demander au secrétaire parlementaire s'il a tenu compte de la question de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution? Puisque la loi actuelle permet uniquement le prélèvement d'une cotisation ou le retrait total d'une cotisation pour un temps limité, a-t-il examiné la recommandation selon laquelle l'administrateur serait habilité à réduire le montant de la cotisation de temps à autre?

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais indiquer à M. Reid que nous avons examiné la question très attentivement. Puis-je demander à M. Quail de répondre à cette question en donnant le plus de détails possibles?

M. Quail: Monsieur le président, comme l'a dit M. Forrestall, nous avons examiné cette question, mais il y a deux points à mentionner.

Premièrement, nous avons jugé que si nous modifions la limite de 30 cents, indexée, nous annulons l'effet de l'indexation.

Deuxièmement, comme nous l'avons déjà signalé, la cotisation de 30 cents ferait augmenter le solde de la caisse d'environ 6 millions de dollars par année. À l'heure actuelle, le solde de la caisse augmente de 12 millions de dollars par année grâce aux intérêts accumulés.

Tout compte fait, nous avons donc jugé qu'il serait préférable de ne pas modifier l'article du projet de loi. Ou bien nous imposons une limite ou bien nous procédons par décret en conseil. Cela correspondrait à la limite de 30 cents la tonne.

Le président: Merci, monsieur Quail. Cela termine l'examen de l'article 76.

L'article 76, tel qu'amendé, est adopté

Le président: Il reste un dernier point secondaire avant que le Comité ne s'ajourne pour l'après-midi.

Paragraphe 52.(2). Si ma mémoire est fidèle, nous avons réservé cet article parce que M. Angus prévoyait de présenter un amendement, mais il ne l'a pas fait. Voulez-vous passer au vote?

M. Nowlan: Il a dit, il me semble, qu'il ne pouvait pas le corriger. Ah, il s'agissait d'un autre article.

Le président: Le greffier m'indique qu'il n'a reçu aucun amendement à l'article 52(2).

M. Tobin: Monsieur le président, puis-je demander . . .

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: . . . avant que nous acceptions de passer à l'article 52(2) . . . ma mémoire me fait défaut. De quoi s'agit-il?

Le président: Il se trouve à la page 32 du projet de loi.

M. Taylor: Ce n'est pas le même.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Angus s'était réservé le droit de proposer un amendement à l'article 52 s'il n'était pas satisfait des amendements à l'article 1.

[Texte]

with respect to amendments to clause 1, he reserved the right to move an amendment with respect to clause 52.

The Chairman: Clause 52.(2). But he has not come forward with an amendment.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, could I make a suggestion? Since we are talking about a very... I just looked at clause 52.(2). I do not know what could be very controversial about it at all. It may be he wants to make an amendment—I do not know—with respect to the construction of a pleasure craft hull or something. I do not know. I have no idea what his amendment is. We could do it very quickly tomorrow, in the interest of staying out of acrimony.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: In view of the constructive work we have exhibited here today, let us stand it and see what he wants to say tomorrow, after he comes back from his meeting tonight.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, do I anticipate that you want to retain clause 1 until we finish with clauses 4 and 10, or can we deal with clause 1 now?

The Chairman: I am in the hands of the committee. Do you wish to proceed to clause 1 now, or do you want to wait and go at it tomorrow morning?

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it would seem to me the appropriate way to proceed according to practice is to finish with clauses 4 and 10 and to wrap up with clause 1. This is the practice.

The Chairman: Is it agreed?

An hon. member: Agreed.

The Chairman: We adjourn until tomorrow at 9.30 a.m. in this room.

[Traduction]

Le président: Paragraphe 52(2). Mais il n'a pas proposé d'amendement.

M. Tobin: Monsieur le président, puis-je faire une suggestion? Puisque nous parlons d'une question très... je viens de lire le paragraphe 52(2). Je ne vois pas en quoi il pourrait être controversé. M. Angus voulait peut-être proposer un amendement, je n'en sais rien, au sujet de la construction d'une coque d'embarcation de plaisance. Je n'en sais rien. Je ne sais pas en quoi consiste son amendement. Nous pourrions régler le cas très rapidement demain pour éviter tout ressentiment.

Le président: D'accord.

M. Nowlan: Étant donné l'attitude constructive manifestée aujourd'hui, réservons cet article jusqu'à demain afin de vérifier ce qu'en dira M. Angus après sa réunion de ce soir.

M. Forrestall: Monsieur le président, dois-je comprendre que vous allez réserver l'article 1 jusqu'à ce que nous ayons terminé l'étude des articles 4 et 10? Pouvons-nous traiter de l'article 1 maintenant?

Le président: Je m'en remets au Comité. Voulez-vous adopter l'article 1 maintenant ou attendre à demain matin?

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, il me semble préférable de respecter les règles établies et de terminer l'examen des articles 4 et 10 avant de passer à l'article 1. C'est la pratique établie.

Le président: Est-ce convenu?

Une voix: D'accord.

Le président: La séance est levée jusqu'à demain à 9h30 dans cette salle.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

A. Popp, General Counsel;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety Canadian
Coast Guard;
G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard.

Du ministère des Transports:

A. Popp, avocat général;
Jim Hornsby, directeur général, Sécurité de navires, Garde
côtière canadienne;
G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière cana-
dienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, March 20, 1986

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le jeudi 20 mars 1986

Président: Derek Blackburn, député

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le***BILL C-75**

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

PROJET DE LOI C-75

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Rapport à la Chambre

APPEARING:

Mike Forrestall, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Mike Forrestall, député,
Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-75

Chairman: Derek Blackburn, M.P.

Iain Angus
George Baker
Dennis H. Cochrane
Jack Ellis
Mike Forrestall
Jim Fulton
Mel Gass
Bill Gottselig
Darryl Gray
Robert Horner

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-75

Président: Derek Blackburn, député

MEMBERS/MEMBRES

Morrissey Johnson
Doug Lewis
Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
André Ouellet
Peter Peterson
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin
Marcel Tremblay—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Thursday, March 20, 1986:

André Ouellet replaced Fernand Robichaud.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le jeudi 20 mars 1986:

André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, March 21, 1986

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, has the honour to present the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 21, 1985, your Committee has considered Bill C-75 and has agreed to report it with the following amendments:

French version

Strike out the French version and substitute the following therefor:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 21 mars 1986

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985, votre Comité a étudié le projet de loi C-75 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Version française

Retrancher la version française et la remplacer par ce qui suit:

1. (1) Les définitions de «aéroglesseur» et «cargaison de grains», à l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, sont abrogées.

(2) Les définitions de «bâtiment de pêche» ou «bateau de pêche», «Convention de sécurité», «équipement», «grains», «machines», «navire», «navire étranger», «pays auquel s'applique la Convention de sécurité», «propriétaire», «règlements sur le jaugeage», «règlements sur les abordages» et «règlements sur les lignes de charge», à l'article 2 de la même loi, sont abrogées et remplacées, suivant l'ordre alphabétique, par ce qui suit :

«bâtiment de pêche» ou «bateau de pêche»
s'entend, sauf à l'article 785, d'un navire
servant à la capture du poisson, des

baleines, des phoques, des morses ou d'autres richesses vivantes de la mer et qui ne transporte ni passagers ni cargaison;

«Convention de sécurité» signifie la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1^{er} novembre 1974, le protocole de 1978 qui s'y rattache, signé à Londres le 17 février 1978, ainsi que, indépendamment du moment où elles sont apportées, les modifications à l'annexe de cette convention, sauf celles qui concernent le chapitre I de cette annexe;

«équipement» comprend les embarcations de sauvetage, l'équipement de sauvetage, les dispositifs de protection contre l'incendie, de détection et d'extinction d'incendie, les plans concernant la lutte contre l'incendie, les appareils lance-amarre, les ancres, les chaînes, les échelles de pilote, les moyens d'effectuer des signaux sonores et des signaux de détresse, les compas, les feux, les signaux, les appareils de navigation et tous les autres dispositifs ou l'équipement destinés ou nécessaires à la sécurité d'un navire ou à la protection des passagers et de l'équipage, mais ne comprend pas l'équipement de radiocommunication autre que l'équipement de radiocommunication pour les embarcations et radeaux de sauvetage;

«grain» comprend le blé, le maïs, l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines à l'état naturel ou après traitement lorsque leur comportement demeure alors semblable à celui du grain naturel;

«machines» comprend les systèmes de propulsion, les appareils à gouverner, les conteneurs sous pression et leur appareillage, les systèmes de pompage, l'appareillage électrique, les guindeaux, de même que tous les appareils semblables qui sont nécessaires ou qui affectent la sécurité ou l'exploitation d'un navire, ou encore la sécurité du personnel embarqué;

«navire» comprend, sauf aux parties II, XX et XXI :

- a) les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des avirons,
- b) pour l'application de la partie I et des articles 647 à 652, les chalands ou allèges de toutes sortes et les bâtiments semblables employés à la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion;

«navire étranger» signifie :

- a) navire autre qu'un navire britannique, sauf aux alinéas 735(1)c) et d),
- b) aux alinéas 735(1)c) et d), navire autre qu'un navire canadien;

«pays auquel s'applique la Convention de sécurité» signifie un pays dont il a été déclaré qu'en application de l'article 380, son gouvernement a ratifié la Convention de sécurité ou y a accédé et ne l'a pas dénoncée.

«propriétaire» sauf aux parties XX et XXI,

a) signifie :

- (i) relativement aux navires non immatriculés, le propriétaire réel, et relativement aux navires immatriculés, le propriétaire enregistré seulement,
- (ii) relativement à des marchandises, toute personne qui pour lors a droit, à titre de propriétaire ou d'agent du propriétaire, à la possession des marchandises, sous réserve d'un droit de rétention le cas échéant, et

b) comprend, aux fins de la partie XIV, le locataire ou l'affrèteur responsable de la navigation de tout bâtiment, et comprend, pour l'application de l'article 75, le véritable propriétaire;

«règlements sur le jaugeage» signifie les règlements pris en vertu de l'article 94;

«règlements sur les abordages» signifie les règlements pris en vertu de l'article 635.11;

«règlements sur les lignes de charge» signifie les règlements pris en vertu de l'alinéa 436(2)a);»

(3) L'article 2 de la même loi est modifié, par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

«engin à portance dynamique» désigne un engin qui possède l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes :

a) la masse, ou une partie importante de cette masse, se trouve neutralisée dans un mode d'exploitation par des forces autres qu'hydrostatiques,

b) l'engin est en mesure de fonctionner à une vitesse telle que le rapport

$\frac{\sqrt{g L}}{v}$ soit égal ou supérieur à 0,9, «v» étant la vitesse maximale, «L» étant la longueur de la flottaison et «g», l'accélération due à la pesanteur, toutes ces données étant exprimées dans des unités compatibles;»

2. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 2, de ce qui suit :

«2.1 Sauf disposition contraire de la présente loi, les règlements pris en vertu de celle-ci peuvent incorporer par renvoi les normes ou les spécifications d'un gouvernement, d'une personne ou d'un organisme, soit dans leur état à une date déterminée, soit compte tenu des modifications dont elles peuvent faire l'objet.»

3. L'article 3 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«3. Sauf dans la mesure où le prévoient les articles 705 à 705.4, la présente loi ne s'applique pas aux engins à portance dynamique.»

4. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 3, de ce qui suit :

«3.1 (1) Afin de couvrir les frais des services de navigation fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces services, notamment en matière d'aides à la navigation, de dragage, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'escortes de navires ou de bâtiments.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement un service de navigation à ce navire ou bâtiment.

(3) Dans le cas où un droit imposé en vertu du présent article n'est pas payé conformément aux règlements pris en vertu du paragraphe (1), un intérêt peut, au taux que fixe le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances, être exigé sur les montants dont le paiement demeure en souffrance.

(4) Le Ministre peut conclure un accord avec le gouvernement d'une province ou avec un de ses organismes portant sur la perception des droits, y compris les intérêts y afférents, qui sont payables en vertu du présent article.

(5) Ces droits et intérêts constituent une dette envers Sa Majesté et peuvent être réclamés à ce titre devant tout tribunal compétent.

(6) Les dispositions suivantes de la *Loi sur les ports et installations de ports publics* s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, relativement aux droits et intérêts y afférents imposés par le présent article : les articles 9 à 11, 11.2 à 11.4, sauf l'alinéa 11.3b), et les articles 12 et 12.1. Toutefois, l'alinéa 12a) s'applique comme s'il se lisait de la façon suivante : «a) après que les droits dus aient été payés; ou».

5. (1) Le numéro d'article 16 de la même loi est remplacé par le numéro de paragraphe 16(1).

(2) L'article 16 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(2) Tout navire d'État ou tout navire qui appartient à Sa Majesté, sur le point d'être construit ou en voie de construction ou d'équipement au Canada, qui, à son achèvement, sera ou non un navire immatriculable au Canada, peut être inscrit con-

formément à l'article 4, compte tenu des adaptations de circonstance.»

6. Les articles 94 à 99 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«94. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) pour donner effet à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, signée à Londres le 23 juin 1969, y compris les modifications dont les annexes ou l'appendice de cette Convention peuvent faire l'objet, indépendamment du moment où elles sont apportées;

b) concernant le mode de mesurage des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;

c) concernant le mode de jaugeage des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;

d) prévoyant la délivrance de certificats de jauge par le président;

e) prévoyant la délivrance de certificats de visite à l'égard des navires dont la présente loi exige l'immatriculation;

f) concernant la forme et le contenu des certificats visés aux alinéas d) et e).

95. (1) Les projets de règlement d'application de l'alinéa 94a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

7. L'article 101 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«101. (1) Si le Bureau est convaincu que la réglementation sur le jaugeage des navires, en vigueur dans un pays étranger, a, dans son ensemble, les mêmes effets que les règlements sur le jaugeage de la présente loi, il peut déclarer, aux conditions et restrictions qu'il estime convenables, que la jauge des navires immatriculés dans ce pays est réputée être celle qui est mentionnée sur leur certificat d'immatriculation ou autres documents nationaux, sans que ces navires n'aient à être rejaugés ou remesurés au Canada en conformité avec les règlements sur le jaugeage prévus à la présente loi.

(2) Lorsqu'il est démontré au Ministre que la jauge d'un navire étranger, établie selon la réglementation du pays d'immatriculation de ce navire, diffère sensiblement de celle qui serait établie en conformité avec les règlements sur le jaugeage prévus à la présente loi, le Ministre peut, en dépit d'une déclaration du Bureau faite en vertu du paragraphe (1), ordonner qu'un navire immatriculé dans ce pays soit, aux fins de la présente loi, remesuré ou rejaugé au Canada en conformité avec les règlements sur le jaugeage.»

8. L'article 102 de la même loi est abrogé.

9. L'article 107 de la même loi est abrogé.

10. Les intertitres qui précèdent l'article 109 et les articles 109 à 116 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«PARTIE II

BREVETS ET CERTIFICATS

109. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés à un navire les bâtiments, bateaux ou embarcations de toutes sortes, conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux navires qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.

Capitaines et marins

110. (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant la délivrance de brevets et certificats de capitaines et marins, notamment des règlements qui :

a) prescrivent les catégories et classes de brevets et certificats qui peuvent être accordés aux capitaines et marins et les droits et prérogatives afférents à la nature de ces brevets et certificats;

b) prescrivent les catégories de navires pour lesquels un brevet ou un certificat n'est valide que s'il porte un visa spécial à cette fin;

c) concernent les exigences, y compris les conditions de santé, les connaissances, la compétence, la formation et l'expérience exigés des candidats pour l'obtention de chaque catégorie de brevet ou certificat;

d) concernent les renseignements à fournir par les candidats à l'obtention de chaque catégorie de brevet ou certificat et la façon de déterminer si un candidat

satisfait aux exigences requises en vertu de l'alinéa c);

e) concernent les examens en vue de l'obtention de brevets et certificats;

f) prescrivent les droits concernant les examens visant l'obtention de brevets et certificats, les droits concernant leur délivrance et les modalités de paiement de ces droits;

g) prescrivent la forme des brevets et certificats;

h) prévoient les modalités des brevets et certificats;

i) prescrivent, sauf dans les cas où l'article 120 s'applique, les motifs et la procédure de suspension ou d'annulation des brevets et certificats délivrés en application de la présente partie, à l'exception des brevets de capitaine, d'officier de pont ou d'officier mécanicien;

j) indiquent quels sont les navires ou catégories de navires canadiens qui doivent employer et avoir à leur bord des titulaires de brevets ou certificats prévus par les règlements, le nombre de ces titulaires que ces navires ou catégories de navires doivent avoir à leur bord et employer, de même que la proportion de ces titulaires par rapport à l'équipage de ces navires ou catégories de navires;

k) prescrivent, pour chaque catégorie de brevet ou certificat, les fonctions qui doivent être remplies à bord d'un navire visé par un règlement pris en application de l'alinéa j) par les titulaires d'un brevet ou certificat appartenant à cette catégorie.

(2) Les dispositions de la présente partie qui traitent des brevets et certificats s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, aux visas mentionnés à l'alinéa (1)b).

(3) Les fonctions prévues par les règlements d'application de l'alinéa (1)k) et réservées aux titulaires de brevets ou certificats de la catégorie visée à ces règlements ne peuvent être assumées à bord d'un navire que par les titulaires d'un brevet ou certificat valable de la catégorie

en question, sauf exemption accordée au navire en vertu de l'article 134.

(4) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de dix mille dollars, quiconque contrevient :

- a) soit à un règlement pris en vertu du paragraphe (1) qui lui est applicable ou qui s'applique au navire dont il est propriétaire ou capitaine;
- b) soit au paragraphe (3).

111. (1) Les projets de règlement d'application du paragraphe 110(1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

- a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;
- b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

112. Le gouverneur en conseil peut étendre l'application des règlements pris en vertu du paragraphe 110(1) à tout navire autre qu'un navire canadien, ou à son égard, qui se trouve dans les eaux canadiennes.»

11. Le paragraphe 117(1) de la même loi est abrogé.

12. Les articles 118 à 122 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**120.** (1) Lorsque le Ministre a des raisons de croire que le titulaire d'un brevet ou certificat accordé en conformité avec la présente partie est, en raison du fait qu'il ne possède plus les conditions de santé exigées en application de l'alinéa 110(1)c), devenu incapable d'exercer les fonctions que son brevet ou certificat l'autorise à assumer, il peut décider de la tenue d'une enquête à ce sujet.

(2) Les paragraphes 569(2) à (4) s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, à cette enquête.

(3) Après l'enquête, s'il est convaincu que le titulaire du brevet ou certificat est, en raison du fait qu'il ne possède plus les conditions de santé exigées en application de l'alinéa 110(1)c), devenu incapable d'exercer les fonctions que son brevet ou certificat l'autorise à assumer, le Ministre peut suspendre le certificat ou le brevet jusqu'au moment où il est convaincu que son titulaire a recouvré cet état de santé.

(4) Le Ministre envoie immédiatement au titulaire du brevet ou du certificat un avis écrit motivé de la décision qu'il prend en vertu du paragraphe (3).

121. Sous réserve des dispositions de la présente loi ou des règlements concernant la suspension, l'annulation ou l'invalidation de brevets, ceux délivrés aux capitaines et officiers de pont avant l'entrée en vigueur du présent article demeurent valides pour les catégories de navires et de voyages qu'ils visent.»

13. (1) Les paragraphes 123(1) et (2) de la même loi sont abrogés.

(2) Le paragraphe 123(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Nul ne peut cumuler les fonctions de capitaine et d'officier mécanicien sur un navire. Sous réserve des règlements que peut prendre le gouverneur en conseil, le

présent article ne s'applique pas à un navire dont la longueur enregistrée est d'au plus soixante-cinq pieds et qui est mû par un moteur à combustion interne ou une machine à moteur, ou par un autre moyen mécanique jugé par le Ministre, dans les circonstances, équivalent à un moteur à combustion interne.»

14. Les articles 124 à 129 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«124. Sous réserve des dispositions de la présente loi ou des règlements concernant la suspension, l'annulation ou l'invalidation de brevets, ceux délivrés aux officiers mécaniciens avant l'entrée en vigueur du présent article, ainsi que tous les droits et pouvoirs qui y sont attachés, demeurent valides pour les catégories qu'ils visent.

Examens et délivrance des brevets et des certificats

125. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le Ministre peut nommer des examinateurs pour l'application de la présente partie ou de ses règlements.

(2) Nul ne peut être nommé examinateur avant d'avoir subi avec succès, devant au moins deux examinateurs, un examen d'aptitude et de compétence.

(3) L'examineur qui estime nécessaire de faire attester sous serment la déclaration d'un candidat à un brevet ou un certificat visé à la présente partie, peut faire prêter serment à ce candidat.

126. (1) Le Ministre peut délivrer un brevet ou un certificat visé à la présente partie lorsqu'il est convaincu, sur la foi du rapport des examinateurs, que le candidat :

- a) satisfait aux conditions exigées en application du paragraphe 110(1) concernant le certificat ou le brevet demandé;
- b) a donné des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de sa

compétence et de sa bonne conduite habituelle à bord de navires.

(2) Les brevets et certificats prévus à la présente partie ne sont délivrés qu'aux citoyens canadiens et aux résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*.

(3) Le Ministre peut, lorsqu'il estime que le rapport des examinateurs est injuste ou irrégulier, renvoyer l'affaire soit au même examinateur, soit à un autre, et exiger un nouvel examen du candidat ou une enquête plus approfondie sur ses attestations et sur sa moralité.

(4) Lorsque le Ministre a des raisons de croire que le brevet ou le certificat d'un capitaine ou d'un marin a été obtenu par suite d'une fausse déclaration ou de renseignements erronés, il peut suspendre ou annuler le brevet ou le certificat, qu'il ait été délivré en vertu de la présente partie ou des lois d'un autre pays; dans ce dernier cas, la suspension ou l'annulation ne vaut que pour le Canada.

127. Le Ministre peut prendre les mesures qu'il estime indiquées pour procurer aux candidats aux brevets et certificats visés à la présente partie les moyens de recevoir la formation et d'acquérir les connaissances nécessaires pour satisfaire aux exigences prévues par la présente partie et ses règlements.»

15. Le paragraphe 130(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«130. (1) Le gouverneur en conseil peut ordonner, sous réserve des conditions qu'il peut imposer, que le brevet ou le certificat d'un capitaine ou d'un marin accordé par l'autorité compétente d'un autre pays soit accepté en remplacement de celui que prévoit la présente partie, s'il est convaincu que les examens en vue de la délivrance de ces brevets et certificats sont conduits d'une manière aussi rigoureuse que ceux que la présente partie prévoit aux mêmes fins, et que le brevet ou le certificat fait foi des mêmes qualités et de la même compé-

tence qu'un brevet ou un certificat accordé en vertu de la présente partie.»

16. L'alinéa 131a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) fait, fait faire ou aide quelqu'un à faire une fausse déclaration afin d'obtenir pour lui-même ou un autre un brevet ou un certificat accordé en vertu de la présente partie;»

17. L'article 132 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«132. (1) Lorsque les règlements d'application de la présente partie exigent que le capitaine d'un navire soit titulaire d'un brevet de capitaine, celui-ci présente au préposé des douanes du Canada, à qui il demande de délivrer un congé à son navire pour un voyage, son brevet et les brevets et certificats des officiers de pont et des officiers mécaniciens du navire, qu'exigent la présente loi ou ses règlements.

(2) Aucun préposé des douanes dans un port au Canada ne peut délivrer un congé à un navire avant que les brevets et certificats appropriés ne lui soient présentés; le navire peut être détenu jusqu'à ce qu'ils lui soient présentés.

(3) Le capitaine d'un navire qui prend la mer sans se conformer au présent article est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.»

18. L'article 133 de la même loi est abrogé.

19. Le paragraphe 134(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«134. (1) Le Ministre peut, aux conditions qu'il juge à propos, exempter un navire d'une exigence de l'article 132 ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe 110(1) ou le dispenser d'observer cette exigence s'il est convaincu qu'elle est en grande partie respectée ou que son observation n'est pas nécessaire dans les circonstances et que les mesures prises à l'égard

du navire équivalent à l'observation de l'exigence.»

20. Les articles 135 à 137 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**135.** (1) Le capitaine d'un navire qui présente au préposé en chef des douanes du Canada, à qui il demande un congé, les brevets et certificats exigés par la présente loi ou ses règlements pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens du navire, et qui obtient un congé en déclarant que chaque titulaire est engagé à titre d'officier de pont ou d'officier mécanicien du navire pour le voyage relatif au congé et appareille ensuite d'un endroit du Canada sans avoir à bord ce titulaire ou un autre officier de pont ou officier mécanicien muni d'un brevet ou d'un certificat de la catégorie appropriée pour le remplacer, est coupable d'une infraction et encourt une amende maximale de dix mille dollars.

(2) Est coupable d'une infraction et encourt une amende maximale de dix mille dollars quiconque permet sciemment que le capitaine d'un navire présente au préposé en chef des douanes du Canada, à qui il demande le congé du navire, son brevet ou son certificat d'officier de pont ou d'officier mécanicien et qui sans excuse valable, ne prend pas la mer, à titre d'officier de pont ou d'officier mécanicien, sur le navire pour le voyage autorisé par le congé.

(3) Le Ministre peut, lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction prévue au paragraphe (1) ou (2), suspendre son brevet ou son certificat pour une période maximale de douze mois, que le brevet ou le certificat ait été délivré en vertu de la présente partie ou dans un autre pays; dans ce dernier cas la suspension ne vaut que pour le Canada.

136. Le capitaine d'un remorqueur ou de tout autre navire, tenu d'avoir un capitaine muni d'un brevet, mais employé de façon à n'avoir pas besoin de congé ni de permis, doit présenter son brevet de capitaine, ainsi que celui de son officier mécanicien, à tout préposé des douanes qui le lui demande. Pour chaque infraction au présent article, ce capitaine encourt une amende maximale de cent dollars.

Dispositions diverses

137. Un registre de tous les brevets et de tous les certificats délivrés en vertu de la présente partie est tenu au ministère.»

21. Les articles 139 et 140 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**139.** (1) Lorsqu'un brevet ou un certificat délivré en vertu de la présente partie est suspendu, annulé ou invalidé en vertu ou sous l'autorité de la présente loi ou de ses règlements, son titulaire doit, dans les meilleurs délais, le renvoyer au Ministre.

(2) Le Ministre peut, s'il le juge à propos, rétablir et restituer ce brevet ou ce certificat suspendu, annulé ou invalidé, ou abréger la période de suspension ou accorder en remplacement un brevet ou un certificat de même grade ou d'un grade inférieur.

140. (1) Le Ministre délivre au capitaine ou marin qui a perdu ou à qui on a volé le brevet ou le certificat qui lui a été délivré en vertu de la présente partie, un uplicata certifié conforme de ce brevet ou certificat.

(2) Le Ministre ne délivre ce duplicata que sur paiement des droits qu'il prescrit, s'il est convaincu que le capitaine ou marin titulaire du brevet ou certificat ne l'a plus en sa possession par sa faute.»

22. L'article 171 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«171. Le capitaine d'un navire au long cours doit, au moment de la signature du contrat d'engagement de l'équipage, présenter à l'enrôleur devant qui le contrat est signé, les brevets et certificats que les capitaines et les marins sont requis par la loi de posséder.»

23. Le paragraphe 183(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Lors du congédiement d'un marin, le capitaine lui rend son brevet ou son certificat.»

24. Les articles 229 et 230 de la même loi sont abrogés.

25. Le paragraphe 232(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa c) et par adjonction de ce qui suit :

«e) Convention de 1958 sur les pièces d'identité des gens de mer.»

26. Les articles 235 et 236 de la même loi sont abrogés.

27. Le paragraphe 242(1) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«242. (1) Le marin engagé légalement ou l'apprenti qui commet l'une des infractions qui suivent est passible des peines suivantes :

a) s'il déserte le navire, il est coupable de désertion et encourt :

- (i) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines,
- (ii) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans;

b) si, sans motif raisonnable, il ne se présente pas à bord ou refuse de prendre la mer sur le navire, s'il est absent sans permission dans les vingt-quatre heures qui précèdent l'appareillage, au commencement ou en cours de voyage, ou s'il est absent du navire ou de son poste à un moment quelconque, sans permission et sans raison suffisante, il est coupable, si l'infraction n'équivaut pas à une désertion ou n'est pas considérée comme telle par le capitaine, d'absence sans permission et est passible de retenue sur son salaire, d'une somme maximale de deux jours de salaire et, en plus, pour chaque vingt-quatre heures d'absence, d'une somme égale à au plus six jours de salaire ou aux frais normaux occasionnés par l'engagement d'un remplaçant.»

28. Le paragraphe 247(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Le tribunal peut congédier de son navire le marin condamné à une peine d'emprisonnement en vertu du paragraphe (1).»

29. L'article 257 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«257. (1) Le passager clandestin d'un navire canadien est coupable d'une infraction et encourt :

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

(2) Les gens de mer que le capitaine d'un navire est, en vertu de la présente loi ou de toute autre loi, obligé de prendre à bord et de transporter, ou les passagers clandestins d'un navire canadien, dans la mesure où ils restent à bord, sont réputés appartenir au navire et sont soumis aux mêmes lois et règlements concernant la discipline, ainsi qu'aux mêmes amendes et

peines pour une infraction relative à celle-ci, que s'ils faisaient partie de l'équipage et avaient signé le contrat d'engagement de l'équipage.»

30. Le paragraphe 259(3) de la même loi est abrogé.

31. L'alinéa 263e) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«e) une mention quotidienne des conditions radioélectriques et de l'état de l'équipement de radiocommunication du navire.»

32. Le paragraphe 281(3) de la même loi est abrogé.

33. L'article 370 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Sur demande écrite motivée, le Bureau peut, par écrit, pour la période et aux conditions qu'il précise :

a) soit exempter un navire de l'observation de l'une des dispositions des règlements pris en vertu de la présente loi qui portent sur la conception, la construction, l'équipement de radiocommunication, l'équipement, les machines, le personnel embarqué, l'inspection ou l'exploitation des navires, s'il le juge nécessaire ou souhaitable;

b) soit permettre le remplacement de dispositions des règlements par d'autres dispositions qui, à son avis, assurent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui résulte de l'observation des dispositions réglementaires qu'elles remplacent.

(2.2) Le défaut de se conformer à une disposition visée à l'alinéa (2.1)b) équivaut au défaut d'observer la disposition réglementaire qu'elle remplace.»

34. L'article 372 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Le présent article s'applique, compte tenu des adaptations de circonstance, aux questions contestées dont il est fait mention à l'article 624.»

35. L'article 373 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**373.** (1) Le Ministre peut choisir, parmi les membres du Bureau, un ou deux vice-présidents. Dans ce dernier cas, le Ministre en nomme un, à titre de premier vice-président et l'autre, à titre de second vice-président.

(2) Lorsqu'un seul vice-président est choisi, celui-ci détient les pouvoirs et exerce les fonctions de président en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier ou de vacance de son poste.

(3) Lorsque deux vice-présidents sont choisis, le paragraphe (2) s'applique à tour de rôle au premier et au second vice-président, compte tenu des adaptations de circonstance.»

36. L'article 379 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**379.** Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour mettre en œuvre la Convention de sécurité et la Convention sur les lignes de charge.

379.1 (1) Les projets de règlement d'application de l'article 379 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

37. L'article 380 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«380. Dans le cas où il est convaincu que le gouvernement d'un pays a ratifié la Convention de sécurité, y a adhéré ou l'a dénoncée, le gouverneur en conseil peut faire une déclaration à cet effet.»

38. (1) Les paragraphes 381(2) et (3) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(2) Tout navire canadien soumis à l'application de la Convention de sécurité, qui est un navire de charge d'une jauge brute de cinq cents tonneaux ou plus, autre qu'un navire nucléaire, doit soumettre à l'inspection d'un inspecteur de navires à vapeur, conformément aux règlements, les éléments suivants :

a) son équipement, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois tous les deux ans;

b) sa coque et ses machines, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois chaque année ou, si des visites ou des inspections visées au paragraphe 384(4) sont faites, à intervalle plus long mais n'excédant pas vingt-cinq ans tel qu'il est prévu par les règlements pris en vertu de l'alinéa 384(5)f).

(3) Sous réserve des articles 466 à 468, la coque, l'équipement et les machines de tout navire à vapeur canadien, qui n'est pas un navire décrit au paragraphe (1) ou (2), doivent être inspectés par un inspecteur de navires à vapeur conformément aux règlements, avant l'entrée en service du navire et, par la suite, au moins une fois chaque année ou, si des visites ou inspections mentionnées au paragraphe 384(4)

sont faites, à intervalle plus long mais n'excédant pas vingt-cinq ans et sous réserve des conditions que peuvent prévoir les règlements pris en vertu de l'alinéa 384(5)f).»

(2) L'article 381 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

«(4.1) Par dérogation aux définitions d'«équipement» et de «coque» à l'article 2, les ancres et les chaînes sont réputées, pour l'application des paragraphes (2), (3) et (4) faire partie de la coque et non de l'équipement.»

39. L'article 384 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(4) Pour l'application du présent article et de l'article 383, le gouverneur en conseil peut, par règlement pris en vertu du paragraphe (5), ordonner qu'une visite ou inspection d'un navire par un expert maritime d'une société ou association de classification et d'immatriculation de navires, si la visite ou l'inspection est faite au Canada, soit réputée avoir été faite par un inspecteur de navires à vapeur; le rapport de cet expert maritime peut être remis à un inspecteur de navires à vapeur ou au président, selon le cas, qui peut s'en autoriser et délivrer les certificats appropriés, soit d'inspection, soit de la Convention de sécurité.

(5) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour déterminer :

- a) les catégories de navires qui sont soumis à l'application du paragraphe (4);
- b) les sociétés ou associations de classification et d'immatriculation de navires qui sont reconnues aux fins du paragraphe (4);
- c) l'étendue des visites ou inspections mentionnées au paragraphe (4);
- d) les modalités en vertu desquelles un rapport d'expert maritime mentionné au paragraphe (4) peut être accepté par le

président ou un inspecteur de navires à vapeur, notamment la communication à l'un ou l'autre de ces derniers de renseignements supplémentaires au rapport de l'expert maritime;

e) les modalités concernant le maintien de la validité d'un certificat délivré par le président ou par un inspecteur de navires à vapeur conformément au paragraphe (4);

f) l'intervalle plus long qui ne dépasse pas vingt-cinq ans et qui est mentionné à l'alinéa 381(2)b) et au paragraphe 381(3).

(6) Le président ou un inspecteur de navires à vapeur ne peut être tenu responsable à l'égard de quiconque du seul fait d'avoir délivré un certificat approprié d'inspection basé sur le rapport mentionné au paragraphe (3) ou (4).»

40. (1) L'alinéa 387(2)a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) cinq ans, dans le cas d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge,»

(2) Les paragraphes 387(4) à (6) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(4) Lorsqu'un navire canadien, à l'égard duquel un certificat, à l'exception d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge, a été délivré en conformité avec les articles 383 ou 384, est absent du Canada à la date d'expiration du certificat, le Ministre, ou une personne qu'il autorise à cette fin, peut, s'il estime qu'il est opportun ou raisonnable de le faire, accorder une prorogation suffisante pour permettre au navire de revenir au Canada; une prorogation n'est valable que pour une période maximale de cinq mois, et un navire visé au présent article, après être revenu à un port canadien, ne peut en repartir avant d'avoir passé une inspection et obtenu un nouveau certificat.

(5) Un certificat qui a été délivré en conformité avec les articles 383 ou 384, à

l'exception d'un certificat de sécurité de construction pour navire de charge, et qui n'a pas été prorogé suivant le paragraphe (4) peut être prorogé par le Ministre, ou par une personne qu'il autorise, pour une période d'au plus un mois à compter de la date normale de son expiration.

(6) Le Ministre peut annuler un certificat s'il existe des motifs de croire que celui-ci a été obtenu frauduleusement ou sur la foi de faux renseignements ou que, depuis sa délivrance, la coque, l'équipement, l'équipement de radiocommunication ou les machines ont subi des avaries ou sont devenus défectueux à d'autres égards; un certificat peut aussi être annulé si le navire n'a pas de la manière et au moment requis passé les inspections que prévoient les paragraphes 381(1) à (4) et leurs règlements ou s'il a été apporté à la structure du navire à vapeur des modifications susceptibles d'influer sur les conditions essentielles qui en ont régi la délivrance.»

41. Le paragraphe 390(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Lorsqu'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et, dans l'hypothèse où un tel certificat aurait été délivré, un certificat valable d'exemption relatif à l'un ou à l'autre de ces certificats, sont présentés à l'égard d'un navire de charge soumis à l'application de la Convention de sécurité, d'une jauge brute de cinq cents tonneaux ou plus, qui n'est pas un navire canadien, le navire n'est pas astreint à l'inspection de ce que visent ces certificats, si ce n'est dans la mesure nécessaire pour déterminer que l'état du navire et de son équipement correspond essentiellement aux renseignements donnés dans les certificats.»

42. Le passage du paragraphe 391(1) de la même loi qui précède l'alinéa a) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«391. (1) Lorsqu'un certificat valable de la Convention de sécurité est présenté à l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention de sécurité qui n'est pas un navire canadien,»

43. Le paragraphe 395(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Le capitaine ou le propriétaire qui contrevient au présent article est coupable d'une infraction et encourt :

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.»

44. (1) L'alinéa 400(1)b) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«b) la construction et l'installation des machines;»

(2) Les alinéas 400(1)d) et e) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

d) les compas, l'équipement, notamment électronique, les appareils de sondage et les autres appareils de navigation;

e) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux;»

(3) Les alinéas 400(1)f) et g) de la version anglaise de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«f) stability, and the data in regard thereto to be supplied to the master of a steamship;

g) the marking of vessels to show the recommended safe limits for engine power and gross load capacity;»

(4) L'alinéa 400(1)m) de la même loi est abrogé.

(5) L'alinéa 400(1)o) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«o) le personnel embarqué des navires à vapeur;»

(6) Le paragraphe 400(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa r) et par adjonction de ce qui suit :

«t) la construction des navires qui transportent des cargaisons présentant certains risques ainsi que leur équipement et leurs systèmes;

u) l'inspection et la vérification du bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes des navires qui transportent des cargaisons présentant certains risques;

v) les renseignements à fournir sur la nature et les caractéristiques des cargaisons présentant certains risques qui seront transportées sur les navires;

w) les normes de sécurité relatives à l'utilisation de pesticides dans la fumigation des navires, y compris les normes indiquant les pesticides ou les catégories de pesticides permis ou défendus.»

(7) L'article 400 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les cargaisons qui sont réputées présenter certains risques pour l'application des alinéas (1)t) à v).»

(8) L'article 400 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Les règlements pris en vertu du paragraphe (1) peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à un navire tel que défini à la partie XX, mais ils ne peuvent pas l'être à un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traite-

ment du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(2.2) Pour l'application du paragraphe (2.1), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.»

45. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 400, de ce qui suit :

«400.1 (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements de mise en oeuvre en tout ou en partie des recueils de règles qui suivent, adoptés par l'Organisation maritime internationale, compte tenu de leurs modifications avant ou après l'entrée en vigueur de la présente loi :

a) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (1975);

b) Recueil de règles applicables aux navires existants transportant des gaz liquéfiés en vrac (1975);

c) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (1971);

d) Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large (1979).

Il peut aussi prendre des règlements qui imposent des normes plus sévères que celles établies dans les recueils de règles dont il est question.

(2) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant la présentation de plans de construction et d'équipement des navires que visent les règlements pris en vertu du présent article dans le but de s'assurer que ces navires s'y conforment.

(3) Les règlements pris en vertu du présent article peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à un navire tel que défini à la partie XX, mais aucun règlement pris en vertu de l'alinéa (1)d) ne peut être appliqué à un navire qui, situé sur un emplace-

ment de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.

400.2 (1) Les projets de règlement d'application de l'article 400.1 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins ou toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

46. L'alinéa 404e) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«e) prescrivant le mode d'utilisation de l'équipement de radiocommunication installé à bord d'un navire étranger ou britannique pendant qu'il se trouve dans les limites de la juridiction canadienne.»

47. L'intertitre qui précède l'article 406 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

*«Inspection de l'équipement de
radiocommunication»*

48. Le paragraphe 420(4) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(4) Sur présentation d'un certificat valable aux termes de la Convention sur les lignes de charge, délivré à l'égard d'un navire en conformité avec le paragraphe (3), ce navire est, pour l'application des dispositions précédentes de la présente Partie, présumé avoir été visité en conformité avec celles-ci; si le livet de pont et les lignes de charge marqués sur le navire sont conformes, par leur nombre et leur description, aux règles sur les lignes de charge et si la position du livet de pont et des lignes de charge correspond à celle mentionnée au certificat, le navire est présumé marqué en conformité avec ces dispositions.»

49. Le paragraphe 434(5) de la même loi est abrogé.

50. (1) L'alinéa 436(2)a) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«a) en vue de la mise en application de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signée à Londres, le 5 avril 1966, modifiée à Londres le 12 octobre 1971 et le 15 novembre 1979 et en vue de la mise en application de ses annexes, compte tenu de leurs modifications indépendamment du moment où elles ont été apportées;»

(2) L'article 436 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Les projets de règlement d'application de l'alinéa (2)a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2.2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (2.1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (2.1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

51. L'alinéa 441(1)*h*) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«*h)* que soit assuré un service efficace de ronde d'incendie.»

52. (1) L'article 450 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

«(2.1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements qui interdisent le transport, sur un navire canadien, des marchandises énumérées au règlement.

(2.2) Lorsqu'il l'estime nécessaire pour la protection de la sécurité publique ou la sauvegarde de biens ou de l'environnement, dans les cas qui ne sont pas couverts par les règlements pris en application du paragraphe (1) ou (2.1), le Bureau peut, sous réserve des règlements pris en application du paragraphe (2.3), donner à quiconque expédie ou transporte sur un navire canadien des marchandises que le Bureau juge dangereuses, une directive l'enjoignant de cesser cette activité ou de transporter ces marchandises selon un mode prévu à la directive.

(2.3) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir la procédure pour la notification des directives prévues au paragraphe (2.2) aux personnes qu'elles visent,

ainsi que les effets de ces directives, leur durée d'application, les modalités d'appel ou de révision qui s'y appliquent et toute question connexe.»

(2) Les paragraphes 450(6) et (7) de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«(6) Lorsqu'un navire a à son bord des marchandises en contravention avec un règlement pris en vertu du présent article ou avec une directive donnée par le Bureau en vertu du paragraphe (2.2), le navire est réputé innavigable et est passible de détention en conformité avec l'article 453.

(7) Quiconque contrevient aux paragraphes (2) ou (3) est coupable d'une infraction et encourt :

a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de dix mille dollars;

b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'un emprisonnement maximal de un an.

(7.1) Quiconque contrevient :

a) soit aux règlements pris en vertu du paragraphe (2.1),

b) soit à une directive du Bureau donnée en vertu du paragraphe (2.2) dont il a été notifié en conformité avec les règlements pris en vertu du paragraphe (2.3) ou, en l'absence de règlements, dont il a été avisé,

est coupable d'une infraction et encourt :

c) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars la première fois et une amende maximale de cent mille dollars en cas de récidive;

d) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

(7.2) Les poursuites par voie de procédure sommaire visées au présent article se prescrivent par deux ans à compter du jour de la perpétration de l'infraction.»

(3) Le paragraphe 450(9) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(9) Le présent article et ses règlements d'application s'appliquent à tous les navires dans les eaux canadiennes et aux navires canadiens où qu'ils soient.»

52.1 L'article 460 de la même loi est modifié par insertion, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

«(1.1) Les règlements pris en vertu du présent article peuvent être appliqués, s'ils le prévoient, à l'égard d'un navire tel que défini à la partie XX, mais ils ne peuvent pas l'être à l'égard d'un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz sur des terres du Canada.

(1.2) Pour l'application du paragraphe (1.1), «pétrole», «gaz» et «terres du Canada» s'entendent au sens de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*.»

52.2 (1) Le paragraphe 466(1) de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa c) et par adjonction de ce qui suit :

«e) la construction et l'installation de machines;

f) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux.»

(2) L'article 466 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'identification des coques des yachts de plaisance.»

52.3 L'article 467 de la même loi est modifié par suppression du mot «et» à la fin de l'alinéa a) et par adjonction de ce qui suit :

«c) la construction des coques;

- d) le marquage indiquant les limites de sécurité recommandées en ce qui concerne la puissance des moteurs et la capacité de charge brute;
- e) la construction et l'installation de machines;
- f) la puissance propulsive, les moyens de gouverner et les dispositifs de contrôle du positionnement dynamique et des propulseurs latéraux.»

52.4 L'article 468 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**468.** (1) Les navires à vapeur d'une jauge brute de plus de quinze tonneaux mais d'au plus cent cinquante tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente partie relatives à l'inspection annuelle et doivent, en remplacement, être inspectés tous les quatre ans, et ces navires, s'ils sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à 103 kPa, sont, en sus de cette inspection quadriennale, assujettis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur système de prévention d'incendie et de lutte contre celui-ci, tout comme s'ils étaient des navires à vapeur d'une jauge brute de plus de cent cinquante tonneaux.

(2) Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus quinze tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente partie relatives à l'inspection annuelle, avec cette réserve que si ces navires à vapeur sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à 103 kPa, ils sont assujettis à l'inspection de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur système de prévention d'incendie et de lutte contre celui-ci, comme le prévoit le paragraphe (1).»

53. L'article 480 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**480.** (1) Sauf disposition spéciale contraire de la présente partie, le propriétaire ou le capitaine d'un navire est coupable

d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire pour toute contravention à une disposition de la présente Partie ou à l'un de ses règlements d'application.

(2) Il demeure entendu que le mot «navire» au paragraphe (1), dans le cas d'une contravention à un règlement d'application de l'article 400, dépend, quant à sa portée, du champ d'application du règlement.»

54. Le passage du paragraphe 569(5) de la même loi qui suit l'alinéa *d*) est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«il peut suspendre ou annuler le brevet ou le certificat de ce capitaine, cet officier de pont ou cet officier mécanicien, que le brevet ou le certificat ait été délivré au Canada ou dans un autre pays; dans ce dernier cas cependant, la suspension ou l'annulation ne vaut que pour le Canada.»

55. L'article 576 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«576. Quiconque, volontairement et sans motif légitime, empêche ou entrave le dépôt d'une plainte devant un officier ou un agent qui a le pouvoir de convoquer un tribunal maritime, ou la conduite d'une audition ou d'une investigation devant un tribunal maritime, encourt, pour chaque infraction, une amende maximale de deux cent cinquante dollars ou un emprisonnement maximal de trois mois.»

56. L'article 602 de la version française de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«602. La présente partie ne s'applique pas au havre de Québec ni à celui de Montréal.»

57. Les articles 603 à 606 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«603. Le Ministre peut nommer les gardiens pour tout port ou toute circonscription.

604. Le Ministre peut conclure un accord avec toute personne morale ou tout organisme d'après lequel :

a) ces derniers acceptent de fournir les services de gardien de port indiqués dans l'accord;

b) le Ministre accepte de nommer à titre de gardiens de port les personnes choisies par cette personne morale ou cet organisme à condition qu'elles soient, à son avis, qualifiées pour exercer ces fonctions.

605. (1) Le gouverneur en conseil fixe les droits à percevoir par les gardiens de port dans l'exercice de leurs fonctions prévues par la présente partie.

(2) Le gardien de port ne peut percevoir dans l'exercice de ses fonctions aucun autre droit que ceux prévus au paragraphe (1).

(3) Dans le cas où le gardien de port est employé de la fonction publique du Canada, tous les droits qu'il perçoit, doivent être versés au receveur général et portés au crédit du Fonds du revenu consolidé.»

58. Le paragraphe 607(2) de la version anglaise de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) When any ship arrives at any port in Canada with a grain cargo or deck cargo, any port warden or customs officer may proceed on board and, when practicable, examine into the manner in which the cargo was stowed; and every person in charge of the ship at the time of the examination shall render such officer the assistance he asks to enable him to make the examination.»

59. L'article 608 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**608.** Le gardien de port doit, à ses frais, s'il n'est pas employé de la fonction publique du Canada, tenir un bureau au cours de la saison de navigation et avoir un sceau officiel ainsi que les registres nécessaires pour y inscrire tous les actes qu'il accomplit en sa qualité de gardien de port

de même que les droits qu'il perçoit, et ces registres sont accessibles au public pour examen.»

60. Les articles 610 et 611 de la même loi sont abrogés.

61. L'article 613 de la même loi est abrogé.

62. Le paragraphe 614(3) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(3) Le capitaine ou l'agent d'un navire qui se dispose à prendre une pontée de bois expédiée vers un endroit situé hors du Canada et ne se trouvant pas dans les limites d'un voyage en eaux intérieures doit, avant de commencer le chargement, donner notification au gardien de port qui doit surveiller le chargement et, celui-ci terminé, délivrer un certificat attestant que les règlements applicables ont été observés, et inscrire dans son registre tous les détails concernant l'arrimage, la quantité de chargement en pontée et en cales, le mode de saisissage, la hauteur de la pontée, en abord et sur les panneaux de cales des ponts avant et arrière, ainsi que la quantité d'eau de ballast et le tirant d'eau correspondant au franc-bord.»

63. Le paragraphe 618(2) de la même loi est abrogé.

64. Les articles 620 et 621 de la même loi sont abrogés.

65. Les articles 624 et 625 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«**624.** L'article 372 s'applique, compte tenu des adaptations de circonstance, aux questions contestées qui proviennent de l'application de la présente partie et qui opposent le propriétaire d'un navire ou toute autre partie intéressée et un gardien de port.»

66. Les articles 626 et 627 de la même loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«626. Le gardien de port, ou dans le cas d'un accord conclu en vertu de l'article 604, la personne morale ou l'organisme, soumet au Ministre avant le 31 mars de chaque année un rapport pour l'année civile terminée, selon la forme indiquée par le Ministre, des services fournis ainsi que de ses recettes et dépenses.

Règles et règlements

627. Le gouverneur en conseil peut prendre des règles et règlements indiquant la manière dont le gardien de port doit exercer ses fonctions et lui conférant les fonctions supplémentaires qu'il peut, à l'occasion, juger convenables, et la *Chamber of Shipping* ou le conseil du *Board of Trade* ou la chambre de commerce peut à l'occasion, faire des recommandations au gouverneur en conseil relativement à ces autres fonctions ou à toute modification des fonctions assignées dans la présente Partie au gardien de port en ce qui concerne le port ou la circonscription, et le gouverneur en conseil peut, en conséquence, assigner ces autres fonctions ou effectuer cette modification.»

67. Les articles 630 à 633 de la même loi sont abrogés.

68. L'intertitre qui suit l'intertitre «PARTIE XIV» de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«NAVIGATION — ABORDAGES— EXPLOITATION — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ»

69. (1) Les paragraphes 635(1) et (2) de la même loi sont abrogés.

(2) Le paragraphe 635(6) de la même loi est abrogé.

70. La même loi est modifiée par insertion, après l'article 635, de ce qui suit :

«635.1 (1) Afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de l'exploitation de navires ou pour protéger l'envi-

ronnement, le gouverneur en conseil peut, dans le but de protéger les personnes, les navires, les îles artificielles, les installations et ouvrages, les travaux de construction ou les secteurs côtiers, prendre des règlements :

a) rendant obligatoire la présence à bord de cartes marines et autres documents nautiques pertinents, leur mise à jour et leur utilisation;

b) concernant le nombre et la qualification professionnelle du personnel affecté au service pont et au service machines sur un navire;

c) concernant les formalités et les méthodes que doit suivre toute personne à bord;

d) concernant les routes obligatoires et les routes recommandées et, notamment, les secteurs à éviter, les secteurs où l'on doit naviguer avec précaution, les zones de navigation côtière, les formalités à suivre par les navires empruntant ces routes ou se trouvant dans ces secteurs ou ces zones, de même que toute autre règle de contrôle du trafic maritime;

e) pour restreindre ou interdire la navigation, le mouillage, la mise sur coffre ou à quai et les autres opérations des navires en raison :

(i) de la cargaison, de la taille, du tirant d'eau, de la puissance ou des qualités manoeuvrières du navire,

(ii) des conditions hydrographiques ou écologiques,

(iii) de la proximité d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de travaux de construction ou d'un sinistre maritime.

(2) Les règlements pris en vertu du paragraphe (1) s'appliquent, sous réserve des paragraphes (3) et (4), aux navires canadiens où qu'ils soient et à tous les navires qui se trouvent dans les eaux suivantes :

a) les eaux canadiennes;

b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;

c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Dans un règlement pris en vertu du paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut :

a) désigner :

- (i) les eaux d'application du règlement, pour les navires canadiens,
- (ii) les eaux, parmi celles qu'énumèrent les alinéas (2)a) à c), d'application du règlement, pour les autres navires;

b) désigner les navires ou les catégories de navires auxquels s'applique le règlement.

(4) Un règlement pris en application du paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada dans la mesure où ce règlement est incompatible avec une règle de droit de ce pays si elle s'applique expressément à ce navire lorsqu'il est dans ces eaux.

635.11 (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour la prévention des abordages en mer et dans les autres eaux, y compris des règlements de mise en oeuvre de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer signée à Londres le 20 octobre 1972, telle que modifiée le 19 novembre 1981, ou des règlements de mise en oeuvre des modifications apportées aux règlements de cette convention indépendamment du moment où ces modifications sont apportées.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), les règlements pris en vertu du paragraphe (1) s'appliquent aux bâtiments canadiens où qu'ils soient et à tous les bâtiments qui se trouvent dans les eaux suivantes :

a) les eaux canadiennes;

b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;

c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Dans un règlement pris en vertu du paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut :

a) désigner :

- (i) les eaux d'application du règlement, pour les bâtiments canadiens,
- (ii) les eaux, parmi celles qu'énumèrent les alinéas (2)a) à c), d'application du règlement, pour les autres bâtiments;

b) désigner les bâtiments ou catégories de bâtiments auxquels s'applique le règlement.

(4) Un règlement pris en application du paragraphe (1) ne s'applique pas à un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada dans la mesure où ce règlement est incompatible avec une règle de droit de ce pays si elle s'applique expressément à ce navire lorsqu'il est dans ces eaux.

635.12 (1) Les projets de règlement de mise en oeuvre de la Convention visée au paragraphe 635.11(1) en application de ce paragraphe sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation

l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

635.13 (1) Les navires canadiens doivent suivre les dispositifs d'organisation du trafic approuvés par l'Organisation maritime internationale ou l'organisme qui la remplace et publiés par la garde côtière canadienne dans les avis aux navigateurs.

(2) Les navires canadiens, où qu'ils soient, doivent obéir aux instructions et directives portant sur les dispositifs d'organisation du trafic, ainsi que sur les restrictions, interdictions et toute autre mesure de navigation données en vertu de la présente loi ou de ses règlements et que contiennent les avis aux navigateurs publiés par la garde côtière canadienne et les avis à la navigation radiodiffusés ou publiés par celle-ci. De la même manière, sont soumis à la même obligation tous les autres navires qui se trouvent dans les eaux suivantes :

- a) les eaux canadiennes;
- b) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*;
- c) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation désignées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) Si, dans une instance en justice, la question se pose de savoir si une instruction ou directive a été radiodiffusée à l'intention d'un navire par la garde côtière canadienne, un certificat qui se présente comme étant délivré sous l'autorité du secrétaire du ministère des Transports, nommé en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*, et qui atteste d'un fait pertinent à cette question, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ce fait.

635.14 Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars, lorsque l'infraction concerne un navire ou bâtiment d'une longueur de vingt mètres ou moins,

ou une amende maximale de cent mille dollars, lorsque l'infraction concerne un navire ou bâtiment d'une longueur de plus de vingt mètres, toute personne, navire ou bâtiment qui contrevient :

- a) soit à une règle, un règlement ou un décret prévu à l'article 635;
- b) soit à un règlement pris en vertu de l'article 635.1 ou 635.11;
- c) soit à l'article 635.13.

Services de trafic maritime

635.15 Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

- a) sur les renseignements que doivent fournir, avant d'obtenir une autorisation de mouvement, les navires qui approchent des eaux canadiennes ou d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, ou qui s'y trouvent;
- b) sur les modalités de délivrance de l'autorisation visée à l'alinéa a);
- c) sur les renseignements que doivent fournir les navires qui ont reçu l'autorisation visée à l'alinéa a).

635.16 Le gouverneur en conseil peut afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement à l'intérieur des eaux canadiennes ou d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation désignée sous le régime de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* prendre des règlements :

- a) pour créer des zones de services de trafic maritime à l'intérieur de ces eaux;
- b) pour contrôler et surveiller le trafic maritime à l'intérieur d'une zone de services de trafic maritime ou aux approches d'une telle zone;
- c) pour prévoir les formalités et procédures que doivent suivre les navires qui se trouvent à l'intérieur des zones de services de trafic maritime ou approchent de telles zones;

d) concernant les fréquences radio que les navires qui se trouvent à l'intérieur des zones de services de trafic maritime, ou approchent de telles zones, doivent pouvoir utiliser.

635.17 (1) Le commissaire de la garde côtière canadienne ou toute personne qu'il désigne peut, sur demande, permettre à un navire de suivre des formalités et procédures différentes de celles exigées en application des règlements visés à l'article 635.15 ou à l'alinéa 635.16*c*), s'il est d'avis qu'elles sont aussi sûres que ces dernières.

(2) Le défaut de se conformer aux formalités ou procédures visées au paragraphe (1) équivaut au défaut de se conformer aux dispositions réglementaires auxquelles elles se substituent.

635.18 (1) Pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement, le commissaire de la garde côtière canadienne a, sous réserve de toute autre loi du Parlement concernant les ports ou les havres et ses règlements d'application ainsi que les règlements administratifs pris en application de cette loi et sous réserve des règlements pris en vertu des articles 635.1, 635.11 et 635.16, les pouvoirs suivants, à l'égard des navires qui se trouvent dans une zone de services de trafic maritime ou approchent une telle zone :

a) donner une autorisation de mouvement à ces navires leur permettant d'entrer dans cette zone, d'en sortir ou d'y naviguer;

b) par directive enjoindre au capitaine, au pilote ou à l'officier de quart à la passerelle de fournir les renseignements pertinents, précisés dans la directive, concernant le navire;

c) par directive, enjoindre à un navire d'utiliser dans ses communications avec les stations côtières ou avec d'autres navires les fréquences radio précisées dans la directive;

d) par directive, enjoindre à un navire, au moment ou durant la période de temps qu'elle précise :

- (i) soit de sortir de cette zone,
- (ii) soit de sortir d'un secteur de cette zone ou de ne pas entrer dans un tel secteur, tel que précisé dans la directive,
- (iii) soit de se diriger vers un endroit dans cette zone ou de rester à un tel endroit, tel que précisé dans la directive,

s'il a des motifs raisonnables de croire que l'une des circonstances suivantes existe :

- (iv) l'absence de disponibilité de poste,
- (v) la pollution ou le risque raisonnable de pollution dans cette zone,
- (vi) la proximité d'animaux dont le bien-être peut être mis en danger par les mouvements du navire,
- (vii) la présence d'obstacles à la navigation dans cette zone,
- (viii) la proximité d'un navire apparemment en difficulté ou qui représente un danger quelconque de pollution ou tout autre risque pour la vie ou la propriété,
- (ix) la proximité d'un navire soit qui navigue d'une façon dangereuse, soit qui navigue avec un équipement ou un équipement de radiocommunication défectueux ou en l'absence de cartes et documents que les règlements pris en vertu de l'alinéa 635.1(1)a) rendent obligatoires,
- (x) la trop forte densité du trafic qui constitue un risque inacceptable pour la navigation, le public ou l'environnement.

(2) Le commissaire de la garde côtière canadienne peut nommer des régulateurs de trafic maritime pour exercer les pouvoirs que lui confère le paragraphe (1), de même que prévoir les exigences de ces postes et les modalités de ces nominations.

(3) Sauf ce qui est prévu aux paragraphes (4) et (5), il est interdit à un navire :

a) d'entrer dans une zone de services de trafic maritime, d'en sortir ou d'y naviguer sans l'autorisation prévue au présent article;

b) de naviguer dans cette zone sans être capable de maintenir une communication directe avec un régulateur de trafic maritime.

(4) Le capitaine peut continuer sa route mais doit prendre toutes les mesures raisonnables pour communiquer aussitôt que possible avec un régulateur de trafic maritime lorsque le navire, pour toute autre raison qu'une défectuosité de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication, se trouve dans une des situations suivantes :

a) il est incapable d'obtenir l'autorisation mentionnée au paragraphe (3) à cause de son incapacité à établir une communication directe avec un régulateur de trafic maritime;

b) il est incapable, après avoir reçu cette autorisation, de maintenir une communication directe avec le régulateur de trafic maritime.

(5) Dans le cas d'un navire qui se trouve dans une des situations mentionnées au paragraphe (4) à cause d'une défectuosité dans le fonctionnement de son équipement de radiocommunication, le capitaine peut, toutefois, continuer sa route à condition d'obéir aux exigences suivantes :

a) prendre toutes les mesures raisonnables pour rapporter ce fait à un régulateur de trafic maritime;

b) naviguer jusqu'à un port ou mouillage raisonnablement sûr, qui est situé le plus près sur sa route et où son équipement de radiocommunication pourra être réparé.

(6) Les navires doivent obéir aux directives qui leur sont données en vertu du présent article.

635.19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), commet une infraction et encourt, sur

déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de vingt mètres ou moins, ou une amende maximale de cinquante mille dollars lorsque l'infraction concerne un navire d'une longueur de plus de vingt mètres, toute personne ou navire qui contrevient :

a) soit à un règlement d'application de l'alinéa 635.15a) ou c) ou de l'alinéa 635.16c) ou d);

b) soit au paragraphe 635.18(3), (4) ou (5);

c) soit à une directive du commissaire de la garde côtière canadienne ou d'un régulateur de trafic maritime, donnée en vertu de l'article 635.18.

(2) Constitue une défense à une accusation visée au paragraphe (1) d'avoir contrevenu soit à un règlement pris en vertu de l'alinéa 635.16c), soit au paragraphe 635.18(3), soit à une directive visée à l'alinéa (1)c), le fait, pour le capitaine, le pilote ou l'officier de quart à la passerelle, d'avoir eu des motifs raisonnables de croire qu'obéir aurait mis en danger des vies, le navire, un autre navire ou toute propriété et, dans le cas d'une directive, à la condition qu'il ait avisé aussitôt que possible de la contravention et de ses motifs, la personne qui a donné la directive.

(3) Dans les poursuites contre un navire pour infraction au présent article, il suffit pour établir l'infraction de prouver que l'acte ou la négligence qui la constitue est le fait du capitaine ou d'une autre personne à bord du navire, que cette personne soit identifiée ou non; dans le cas de poursuites pour défaut de se conformer à une directive donnée en vertu de l'article 635.18, sont présumées avoir été données au navire les directives données au capitaine ou à toute personne à bord.

(4) Le commissaire de la garde côtière canadienne ou la personne qu'il désigne pour l'application du présent paragraphe

peut ordonner la détention d'un navire s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction visée au paragraphe (1) a été commise par ce navire ou à son égard. Dans ce cas, l'article 745 s'applique avec les adaptations de circonstance.

Navires en transit

635.2 Lorsque le Canada conclut un accord avec un autre État (au présent article appelé «État du port») et que le gouverneur en conseil estime que l'État du port concède, aux termes de cet accord, à tout navire se dirigeant vers un port canadien, ou en provenant, une exemption équivalente à celle que prévoit le présent article, le gouverneur en conseil peut, dans le cadre de la mise en oeuvre de cet accord, concéder par décret, en faveur des navires immatriculés dans un État autre que le Canada et se trouvant dans des eaux canadiennes spécifiées au décret, une exemption concernant les exigences prévues à la présente partie, à la partie XX et aux règlements pris en application de l'une ou l'autre de ces parties, en matière de conception, de construction, de personnel embarqué et d'équipement, dans les cas où ces navires :

- a) font route vers un port situé dans l'État du port, ou en proviennent, et ne se dirigent pas vers un port canadien ou n'en proviennent pas;
- b) respectent les exigences imposées à cet égard par la loi de l'État du port.»

71. (1) Le paragraphe 637(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) Quiconque, sans motifs raisonnables, ne se conforme pas au présent article est coupable d'une infraction et encourt sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire :

- a) soit une amende maximale de deux mille dollars lorsque l'infraction concerne un bâtiment ou radeau d'une longueur de vingt mètres ou moins;

b) soit une amende maximale de cent mille dollars lorsque l'infraction concerne un bâtiment ou radeau d'une longueur de plus de vingt mètres.»

(2) Le paragraphe 637(4) de la même loi est abrogé.

72. L'article 665 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«665. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements afin d'accorder des exemptions concernant l'application de la présente partie ou d'une de ses dispositions ou de tout élément de celle-ci et, notamment, des règlements qui peuvent déterminer les circonstances dans lesquelles ces exemptions peuvent être accordées ainsi que leurs modalités.»

73. L'article 689 de la même loi est modifié par adjonction de ce qui suit :

«(5) Le présent article ne s'applique pas à la détention d'un navire en vertu du paragraphe 635.19(4), de l'article 745 ou du paragraphe 797(2).»

74. L'article 705 de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«705. (1) Les dispositions de la partie II, sauf l'article 130, des parties X et XIV, à l'exception des articles 647 à 649 et 651 à 655, des parties XV à XX et de la partie XXII s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés en navigation; toute mention de bâtiments, navires ou navires à vapeur dans ces dispositions est présumée viser ces engins.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) mettre en application le *Recueil de règles de sécurité de 1977 applicables aux engins à portance dynamique*, adopté par l'Organisation maritime internationale, compte tenu de ces modifications indépendamment du moment où elles sont apportées;

b) régir l'immatriculation et l'identification des engins à portance dynamique utilisés en navigation, ainsi que la délivrance de permis pour ces engins, les modalités attachées à ces permis, de même que leur transfert, leur suspension et leur révocation;

c) régir la délivrance, la suspension et la révocation des licences du personnel d'entretien et de réparation des engins à portance dynamique utilisés en navigation, prévoir les exigences concernant la compétence des titulaires de licence ou des personnes qui en font la demande, les critères d'évaluation de cette compétence ainsi que les modalités attachées à ces licences;

d) régir la conception, la construction, la vérification, l'entretien et l'exploitation des engins à portance dynamique utilisés en navigation de même que de l'équipement et de l'équipement de radiocommunication qui s'y trouvent;

e) indiquer le matériel et l'équipement des engins à portance dynamique utilisés en navigation;

f) prévoir les registres à tenir relativement aux engins à portance dynamique utilisés en navigation;

g) obliger les propriétaires d'engins à portance dynamique utilisés en navigation dans le cadre de leur entreprise, que ce soit pour location ou pour compensation ou autrement, à fournir, sur leur exploitation, les renseignements requis par règlement et prévoir la délivrance de permis à ces propriétaires pour l'exploitation de ces engins dans le cadre de leur entreprise, de même que les modalités se rapportant à ces permis, ainsi que les dispositions concernant leur transfert, leur suspension et leur révocation;

h) établir des règles destinées à protéger les personnes et les biens transportés par les engins à portance dynamique utilisés en navigation et à empêcher que ces engins mettent en danger d'autres personnes et d'autres biens;

i) régir, aux fins de la présente loi, le jaugeage des engins à portance dynamique utilisés en navigation;

j) exempter tout engin à portance dynamique ou toute catégorie de ces engins, utilisés en navigation, de l'application totale ou partielle des dispositions de la présente loi que le paragraphe (1) leur rend applicables et, lorsqu'il l'estime nécessaire, remplacer les dispositions dont ils sont exemptés par des dispositions produisant le même effet;

k) fixer les droits applicables à la délivrance ou au transfert des permis, licences ou certificats prévus par les règlements pris en application du présent article, de même que les modalités de paiement de ces droits;

l) mettre en oeuvre et donner effet aux accords prévus à l'article 705.4;

m) soustraire aux règlements pris en application du présent article tout engin à portance dynamique ou toute catégorie de ces engins utilisés en navigation, ainsi que tout membre de l'équipage ou du personnel d'entretien et de réparation;

n) interdire aux engins à portance dynamique utilisés en navigation de naviguer dans certaines eaux pendant les périodes que fixe le règlement;

o) prendre toute autre mesure visant à mettre en oeuvre et à donner effet au présent article et aux articles 705.1 à 705.4.

(3) Les projets de règlement d'application de l'alinéa (2)a) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (3) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

(5) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la délivrance, la révocation, la suspension, les modalités et l'utilisation de certificats qui, en l'absence de preuve contraire, attestent que les exigences des règlements d'application du paragraphe (2) qui y sont mentionnées, sont respectées.

(6) Les règlements d'application du présent article peuvent autoriser le Ministre à prendre des arrêtés ou des directives se rapportant aux matières que vise le présent article et que spécifient les règlements en question.

(7) Quiconque contrevient aux règlements d'application du présent article est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars.

(8) Quiconque contrevient aux arrêtés ou directives que le Ministre prend sous l'autorité des règlements d'application du présent article, est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Inspecteurs d'engins à portance dynamique

705.1 (1) Le Ministre peut, aux fins de la présente loi, nommer des inspecteurs d'engins à portance dynamique.

(2) L'inspecteur dispose, parmi les pouvoirs prévus aux articles 705.2 et 705.3, de

ceux que spécifie son certificat de nomination.

(3) Il reçoit un certificat de nomination qui énonce, parmi les pouvoirs prévus aux articles 705.2 et 705.3, ceux dont il est investi; il doit, dans l'exercice de ses fonctions, le présenter aux personnes concernées investies d'une autorité qui le demandent.

705.2 (1) L'inspecteur d'engins à portance dynamique peut :

a) monter à bord de tout engin à portance dynamique utilisé en navigation afin de s'assurer que celui-ci respecte les dispositions applicables de la présente loi ou des règlements;

b) exiger de toute personne se trouvant à bord d'un engin à portance dynamique utilisé en navigation, notamment, du pilote, du propriétaire ou de l'exploitant, la collaboration, les renseignements et les documents dont il peut raisonnablement avoir besoin pour l'application de la présente loi ou des règlements.

(2) Un agent de la paix peut exercer tous les pouvoirs prévus au paragraphe (1).

(3) Il est interdit de gêner ou d'entraver l'action d'un inspecteur d'engins à portance dynamique ou d'un agent de la paix agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

(4) Il est interdit de faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse à cet inspecteur ou à cet agent de la paix agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

(5) Quiconque refuse d'accéder à une demande raisonnable d'un inspecteur ou d'un agent de la paix faite en vertu de l'alinéa (1)b) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(6) Quiconque contrevient aux paragraphes (3) ou (4) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

(7) Dans le présent article, «agent de la paix» désigne un officier de police, un agent de police, un constable ou toute autre personne employée à la défense et au maintien de la paix publique.

705.3 Lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements applicables aux engins à portance dynamique utilisés en navigation a été commise par un de ces engins ou à son égard, l'inspecteur peut ordonner la détention de cet engin. L'article 745 s'applique à cette décision, compte tenu des adaptations de circonstance.

Accords de réciprocité

705.4 Malgré toute autre disposition de la présente loi ou de ses règlements d'application, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, peut, au nom du gouvernement du Canada, conclure avec le gouvernement d'un pays étranger des accords de réciprocité portant sur la reconnaissance et l'acceptation de licences, permis, certificats et modalités d'immatriculation délivrés par l'un ou l'autre de ces gouvernements et qui se rapportent :

- a) aux engins à portance dynamique utilisés en navigation et à l'équipement qui s'y trouve;
- b) aux membres de l'équipage ou au personnel d'entretien ou de réparation de ces engins.»

75. Malgré l'article 3 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, modifié par l'article 3 de la présente loi, les articles 635.15 à 635.19 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édictés par l'article 70 de la présente loi, s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés pour la navi-

gation jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 705 de la même loi, modifié par l'article 74 de la présente loi.

76. La partie XX de la même loi est abrogée et remplacée par ce qui suit :

«PARTIE XX

PRÉVENTION ET CONTRÔLE DE LA POLLUTION

Définitions

727. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

«analyste» Personne désignée à ce titre en application de l'article 734.

«Convention sur la pollution des mers» La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires signée à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 qui s'y rattache, signé à Londres le 17 février 1978, y compris les modifications, indépendamment du moment où elles sont apportées, au protocole I, aux annexes ou aux appendices de cette convention.

«fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution» Personne désignée à ce titre en application de l'article 734.

«navire» Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

«polluant» Les substances désignées par règlement, nommément ou par catégorie, comme polluantes pour l'application de la présente partie, le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage, les autres hydrocarbures persistants et notamment les substances suivantes :

a) celles qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qua-

lité de nature à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme;

b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle, ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de façon à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme.

«propriétaire» À l'égard d'un navire, la personne qui, au moment considéré, a, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à l'usage et à la possession de celui-ci.

«rejet» À l'égard d'un navire, rejet, depuis ce navire, d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

Application

728. (1) Sauf disposition contraire de la présente partie ou de ses règlements d'application, celle-ci et ses règlements s'appliquent :

a) aux eaux canadiennes, ainsi qu'aux zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, qui ne font pas partie d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*;

b) aux navires qui se trouvent dans les eaux auxquelles s'applique l'alinéa a).

(2) La présente partie ne s'applique pas à un rejet qui constitue un déversement lorsque le rejet émane d'un navire qui, situé sur un emplacement de forage, est

utilisé dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz conduites dans un endroit décrit à l'alinéa 3a) ou b) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, dans la mesure où le rejet résulte de ces activités.

(3) Pour l'application du paragraphe (2) :

a) «déversement» s'entend au sens d'«écoulement» aux termes du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*;

b) «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de l'article 2 de cette loi.

(4) Par dérogation à leurs dispositions, les règlements pris en vertu de la présente partie ne s'appliquent pas au navire canadien qui se trouve dans les eaux d'un pays autre que le Canada, s'ils sont incompatibles avec une règle de droit de ce pays applicable à ce navire dans ces eaux.

Règlements

729. (1) Le gouverneur en conseil peut par règlement interdire le rejet, par un navire, sauf dans la mesure où il est autorisé pour l'application de la présente partie, de polluants qu'énumère le règlement.

(2) Par dérogation aux règlements pris en vertu du paragraphe (1), le rejet d'un polluant par un navire est autorisé s'il se fait en conformité avec un permis délivré en vertu de la *Loi sur l'immersion de déchets en mer*.

730. (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) indiquant dans quelles circonstances, à qui et de quelle façon un navire doit rendre compte des rejets ou des risques de rejets de polluants;

b) concernant, en sus de ce qui peut être exigé à cet égard aux termes des autres dispositions de la présente loi ou des règlements, l'installation, l'entretien, la vérification et l'utilisation de l'équipe-

ment électronique et de tout autre équipement de navigation à bord d'un navire qui transporte des polluants :

c) prévoyant

- (i) les polluants dont le transport par navire est interdit que ce soit comme cargaison ou combustible, peu importe leur quantité,
- (ii) les quantités maximales de polluants qui peuvent être transportés sur un navire, à titre de cargaison ou de combustible,
- (iii) la méthode d'arrimage des polluants transportés sur un navire, à titre de cargaison ou de combustible,
- (iv) le mode de conservation à bord des déchets polluants;

d) concernant les approvisionnements, l'équipement, les appareils et les installations obligatoires à bord des navires transportant des polluants pour faciliter la manutention de ces derniers et la lutte contre les rejets;

e) précisant les formalités et les procédures que doivent suivre les personnes se trouvant à bord de navires en ce qui concerne la sécurité de ces navires et de leur exploitation, y compris des mesures concernant le chargement et le déchargement de polluants;

f) concernant les approvisionnements et l'équipement que les exploitants d'installations de chargement et de déchargement de navires doivent avoir à leur disposition en cas de rejet d'un polluant pendant le chargement ou le déchargement d'un navire;

g) concernant les registres qui doivent être tenus à bord des navires sur les activités qui suivent et désignant la personne chargée de tenir ces registres :

- (i) les opérations à bord qui entraînent ou risquent d'entraîner un rejet de polluant dans l'eau ou l'atmosphère,
- (ii) les chargements et déchargements de polluants sur ou d'un navire se trouvant à une installation,
- (iii) le rejet de polluants par un navire canadien dans les cas où ce rejet irait

à l'encontre des règlements pris en vertu du paragraphe 729(1) s'il survenait dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie;

h) sur la prévention de la pollution atmosphérique par les navires;

i) concernant la conception, la construction et l'aménagement des navires qui transportent des polluants, leur stabilité en cas d'avarie et leurs équipement, appareils et systèmes;

j) concernant les normes de construction et les manuels d'exploitation se rapportant aux navires qui transportent des polluants et à leurs équipement, appareils et systèmes, de même que concernant l'obligation de conserver ces normes et manuels à bord des navires et de respecter ces normes et d'utiliser ces manuels;

k) concernant la présentation de plans, documents et d'autres renseignements semblables permettant de vérifier si le navire se conforme aux exigences des règlements pris en vertu du présent paragraphe;

l) concernant les droits à payer pour les inspections et les visites des navires faites en vertu de la présente partie ou de ses règlements;

m) concernant les droits à payer pour la délivrance des certificats que vise la présente partie et pour les inspections et les visites faites à l'occasion d'une demande de certificat;

n) exigeant que le propriétaire ou l'exploitant de terminaux de chargement ou de déchargement, de ports ou d'installations pour la réparation des navires fournisse les installations qui satisfont le Ministre afin de recevoir les résidus d'hydrocarbures ou de produits chimiques, les ordures et les eaux usées;

o) prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

(2) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) sur l'inspection et la visite des navires non soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers dans le but de vérifier si ces navires se conforment aux exigences des règlements d'application de la présente partie sur la construction, les appareils, les installations, l'équipement et les systèmes des navires en question;

b) sur les certificats de conformité avec les règlements visés à l'alinéa a);

c) sur l'usage qui peut être fait du certificat et sa portée dans le cadre de l'application de la présente loi.

(3) Un certificat délivré en vertu des règlements d'application de l'alinéa (2)b) n'empêche pas l'inspection et la visite du navire en vertu des règlements visés à l'alinéa (2)a) s'il y a preuve de non-conformité.

(4) Le gouverneur en conseil peut, dans un règlement pris en vertu du présent article ou du paragraphe 729(1) :

a) désigner les navires ou catégories de navires auxquels il s'applique et les eaux, parmi celles visées par la présente partie, auxquelles il s'applique;

b) prévoir que le règlement en question s'applique aux navires ou catégories de navires canadiens se trouvant dans les eaux qu'indique le règlement, hors des eaux auxquelles s'applique la présente partie.

Convention sur la pollution des mers

731. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour mettre en oeuvre la Convention sur la pollution des mers.

732. (1) Les projets de règlement d'application de l'article 731 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.

733. L'article 378 s'applique aux inspections et aux visites des navires prévues par la présente partie ou ses règlements d'application.

Fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et analystes

734. (1) Le Ministre peut pour l'application de la présente partie :

a) désigner nommément ou par indication de son poste une personne en qualité de fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution;

b) désigner une personne nommément en qualité d'analyste.

(2) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution a ceux des pouvoirs énumérés aux articles 735 et 745 qui sont mentionnés dans son certificat de désignation.

(3) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution reçoit un certificat de sa désignation énumérant ceux des pouvoirs énoncés aux articles 735 et 745 qui lui sont accordés; dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, il doit, si les circonstances le permettent, présenter ce certificat à la personne concernée investie d'une autorité qui le demande.

735. (1) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution a les pouvoirs suivants :

- a) celui d'enjoindre, par directive,
 - (i) à tout navire canadien, même s'il se trouve hors des eaux auxquelles s'applique la présente partie,
 - (ii) à tout autre navire approchant des eaux auxquelles la présente partie s'applique ou qui s'y trouve déjà,

de lui fournir, dans la mesure du raisonnable, tout renseignement concernant l'état du navire, de son équipement, de son équipement de radiocommunication ou de ses machines, la nature et la quantité de sa cargaison et de son combustible, la manière dont ils sont arrimés, les endroits où ils sont arrimés, de même que tout autre renseignement dans la mesure du raisonnable qu'il considère pertinent à l'application de la présente partie;

b) celui de monter à bord des navires canadiens où qu'ils se trouvent et d'y procéder aux inspections qui lui permettront de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la présente partie ou à ceux qui sont pris en vertu des alinéas 635.1(1)a) ou b) qui lui sont applicables;

c) celui de monter à bord d'un navire étranger non soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie et que le fonctionnaire a des motifs raisonnables de croire se diriger vers un lieu au Canada ou en provenir ou qui se trouve à quai ou au mouillage dans un lieu au Canada; il peut y procéder aux inspections qui lui permettront de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la présente partie ou à ceux qui sont pris en vertu des alinéas 635.1(1)a) ou b) qui lui sont applicables;

d) celui de monter à bord d'un navire étranger soumis à l'application de la Convention sur la pollution des mers et, en conformité avec ses dispositions, de

l'inspecter et de prendre les mesures qui s'imposent à la suite de cette inspection;

e) celui de monter à bord d'un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie s'il a des motifs raisonnables de croire que ce navire a rejeté un polluant en contravention à la présente partie ou à ses règlements et y prélever des échantillons du polluant à l'égard duquel il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu contravention;

f) celui d'enjoindre, par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie ou qui approche de telles eaux :

(i) de se diriger vers le lieu qu'il précise à l'intérieur de ces eaux, par la route et de la manière qu'il précise dans la directive, de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit pour la période raisonnable qu'il indique,

(ii) de quitter ces eaux par la route et de la manière qu'il lui indique,

(iii) de rester à l'extérieur de ces eaux,

dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire que le navire ne satisfait pas à un règlement pris en vertu de la présente partie ou de l'alinéa 635.1(1)a) ou b) qui lui est ou peut lui être applicable, ou si, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, de l'état des glaces ou de la mer, de l'état du navire ou d'une partie de son équipement, de l'insuffisance de son équipage ou de la nature et de l'état de son chargement, il est convaincu que cette directive est justifiée pour empêcher le rejet d'un polluant;

g) celui, lorsqu'un navire approche des eaux auxquelles s'applique la présente partie, ou qu'il s'y trouve déjà, d'enjoindre à ce navire, par directive, dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'il transporte un polluant, de se rendre, sans dépasser la vitesse maximale qu'il fixe, dans les eaux qu'il indique par la route qu'il spécifie;

h) lorsqu'il apprend qu'une quantité importante d'un polluant a pénétré ou a été rejetée dans des eaux auxquelles s'applique la présente partie ou s'il a des motifs raisonnables de croire à l'existence d'un risque sérieux et imminent d'un rejet important d'un polluant dans ces eaux, celui de déclarer une zone d'urgence, d'une étendue proportionnelle à la gravité de la pollution ou du risque de pollution, de même que celui d'enjoindre par directive :

- (i) aux navires qui se trouvent dans cette zone de lui signaler leur position,
- (ii) à un navire de s'abstenir d'entrer dans cette zone ou d'en sortir,
- (iii) aux navires qui se trouvent dans cette zone de se conformer à des exigences concernant les routes, les limites de vitesse, le pilotage et l'équipement,
- (iv) à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie de participer au nettoyage du polluant en question ou aux opérations de contrôle ou de maîtrise de ce polluant.

(2) Sa Majesté doit indemniser les navires qui obéissent à une directive donnée en vertu du sous-alinéa (1)*h*)(iv).

(3) Tous les navires doivent obéir aux directives que leur donne un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution en vertu des alinéas (1)*a*), *f*), *g*) ou *h*).

736. (1) Le capitaine ou toute autre personne à bord d'un navire sur lequel est monté, en vertu des alinéas 735(1)*b*), *c*), *d*) ou *e*), un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, doit, dans les limites de ses pouvoirs, apporter à ce fonctionnaire toute l'aide raisonnable qui lui permettra d'assumer les responsabilités que lui confie la présente partie, de même que lui fournir les renseignements qu'il peut raisonnablement exiger.

(2) Il est interdit de gêner ou d'entraver un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans l'exercice des fonc-

tions que lui confère la présente partie ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse.

Infractions

737. Toute personne ou tout navire qui rejette un polluant contrairement aux règlements pris en vertu de l'article 729 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

738. Un navire à qui un certificat peut être délivré en conformité avec les règlements pris en vertu du paragraphe 730(2), qui entre ou se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie sans avoir à son bord ce certificat, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

739. (1) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars, toute personne ou tout navire qui ne se conforme pas à une directive qu'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution lui donne en vertu des alinéas 735(1)a), f), g) ou h).

(2) Quiconque contrevient à l'article 736 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

740. Toute personne ou tout navire qui contrevient aux règlements qui lui sont applicables et qui sont pris en vertu de l'alinéa 730(1)a) à k) ou n) ou de l'article 731, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

741. Dans les poursuites contre un navire pour infraction à la présente partie, il suffit pour établir l'infraction de prouver que l'acte ou la négligence qui la constitue est le fait du capitaine ou d'une autre

personne à bord du navire, à l'exception d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, que cette personne à bord du navire soit identifiée ou non; dans le cas de poursuites contre un navire pour défaut de se conformer à une demande, un ordre ou une directive d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, ces demandes, ordres ou directives donnés au capitaine ou à une autre personne à bord du navire sont réputés avoir été faits ou donnés au navire.

742. (1) Sous réserve du présent article, le certificat, dans lequel un analyste déclare avoir analysé ou examiné un échantillon que lui a remis un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution et où il donne les résultats de son analyse ou de son examen, est admissible en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à un règlement pris en vertu du paragraphe 729(1) et, à moins d'une preuve à l'effet contraire, ce certificat fait foi des déclarations qu'il contient sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ou la qualité officielle du signataire.

(2) La partie contre laquelle est produit le certificat visé au paragraphe (1) peut exiger avec l'assentiment du tribunal la présence de l'analyste pour contre-interrogatoire.

(3) Le certificat visé au paragraphe (1) n'est admissible en preuve que si la partie qui entend le produire donne à la partie qu'elle vise un préavis raisonnable accompagné d'un double du certificat.

743. Les poursuites visant une infraction à la présente partie se prescrivent par trois ans à compter de la réalisation des éléments constitutifs de cette infraction.

744. (1) Lorsqu'une personne ou un navire est accusé d'une infraction à la présente partie, un tribunal canadien qui aurait eu compétence pour en être saisi, si elle avait été commise par une personne dans sa juridiction ordinaire, peut en être

saisi comme si elle y avait été ainsi commise.

(2) La signification à un navire accusé d'une infraction à la présente partie se fait en remettant la citation à comparaître au capitaine ou à un officier du navire ou en l'affichant à un endroit bien en vue sur le navire; le navire peut comparaître, par avocat ou agent; en cas de défaut de comparution, une cour des poursuites sommaires peut, sur preuve de la signification, procéder par défaut.

Détention

745. (1) Le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction prévue à la présente partie a été perpétrée par un navire ou à son égard peut en ordonner la détention.

(2) Ce pouvoir d'ordonner la détention peut être exercé dans les eaux décrites à l'alinéa 728(1)a) ainsi que dans celles auxquelles s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

(3) L'ordonnance de détention rendue en vertu du paragraphe (1) se fait par écrit; elle est adressée, dans tous les ports du Canada où le navire se trouve ou se trouvera, à toutes les personnes qui ont le pouvoir de lui délivrer un congé.

(4) Un avis concernant cette ordonnance est signifié au capitaine selon les dispositions qui suivent :

- a) remise personnelle d'un exemplaire;
- b) si la signification ne peut raisonnablement se faire de la façon prévue à l'alinéa a) :
 - (i) soit par remise, à bord du navire à l'intention du capitaine, à la personne qui a ou semble avoir la responsabilité du navire,
 - (ii) soit, dans les cas où le navire se trouve dans les eaux canadiennes, par remise au propriétaire du navire ou à son agent, s'il réside au Canada, ou par affichage d'un exemplaire sur une partie bien en vue du navire dans les

cas où ce propriétaire ou cet agent est inconnu ou ne peut être trouvé.

(5) Le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui ordonne le départ de ce navire des eaux canadiennes, alors que s'applique une ordonnance de détention rendue contre celui-ci et que l'avis a été signifié au capitaine aux termes du présent article, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), il est interdit aux personnes à qui une ordonnance de détention rendue en conformité avec le paragraphe (1) est adressée, de délivrer, après avoir été avisées de cette ordonnance, un congé au navire visé par celle-ci.

(7) Les personnes à qui un avis de cette ordonnance de détention est adressée et qui l'ont reçue délivrent un congé au navire détenu dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) un cautionnement d'un montant de cent mille dollars, que le Ministre juge acceptable, est remis à Sa Majesté du chef du Canada;

b) le navire n'a pas été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours qui suivent l'ordonnance de détention;

c) le navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans le délai mentionné à l'alinéa b) et, selon le cas,

(i) il a été remis à Sa Majesté du chef du Canada un cautionnement que le Ministre juge acceptable d'un montant égal à l'amende maximale qui peut être imposée en conséquence de la condamnation d'un navire accusé de cette infraction, ou encore égal à une somme inférieure approuvée par le Ministre,

(ii) les poursuites concernant cette infraction et ayant donné lieu à l'ordonnance de détention ont été abandonnées.

(8) Le Ministre peut, après avoir donné un préavis raisonnable, vendre un navire détenu et remettre à l'acquéreur un titre valide de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente si ce navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours suivant l'ordonnance de détention et si dans les trente jours suivant l'accusation, les conditions suivantes sont réunies :

- a) personne n'a comparu au nom du navire pour répondre aux accusations;
- b) aucun cautionnement visé à l'alinéa (7)c) n'a été versé.

(9) Le Ministre peut, après avoir donné un préavis raisonnable, vendre un navire détenu et remettre à l'acquéreur un titre valide de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente si le navire a été accusé d'une infraction à la présente partie dans les trente jours suivant l'ordonnance de détention et que les conditions suivantes sont réunies :

- a) il y a eu comparution dans les trente jours de l'accusation mais aucun cautionnement visé à l'alinéa (7)c) n'a été versé;
- b) le navire est trouvé coupable, une amende est imposée mais n'est pas payée immédiatement.

(10) Le solde créditeur du produit d'une vente visée au paragraphe (8) ou (9) est remis à l'ancien propriétaire après déduction des montants suivants :

- a) le montant de l'amende maximale qui aurait pu être imposée, dans le cas du paragraphe (8), ou celui de l'amende qui a été imposée, dans le cas du paragraphe (9);
- b) les frais de détention et de vente.

PARTIE XXI

RESPONSABILITÉ CIVILE ET
INDEMNISATION EN MATIÈRE DE
POLLUTION*Définitions*

746. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

«administrateur» L'administrateur de la Caisse d'indemnisation nommé en conformité avec l'article 777.

«Caisse d'indemnisation» La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, constituée par l'article 775.

«Convention sur le Fonds international» La Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, telle que modifiée par le protocole adopté à Londres le 19 novembre 1976, lors de l'entrée en vigueur du protocole pour le Canada.

«Convention sur la responsabilité civile» La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par les protocoles qui sont en vigueur pour le Canada.

«dommages par pollution» À l'égard d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'un polluant par ce navire.

«dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» À l'égard d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire.

«en vrac» Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.

«Fonds international» Le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à

la pollution par les hydrocarbures constitué par la Convention sur le Fonds international.

«garant» Quiconque, en vertu d'un contrat d'assurance responsabilité ou d'une autre garantie semblable, se porte garant à l'égard de la responsabilité d'un propriétaire de navire aux termes de l'article 750.

«hydrocarbures» Sauf aux articles 789 à 794, les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes notamment, le pétrole, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l'exclusion des déblais de dragage.

«navire» Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

«navire soumis à l'application de la Convention» Navire de mer, quel que soit le lieu de son immatriculation, qui, transporte en vrac une cargaison de pétrole brut, de fuel-oil, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage, d'huile de baleine ou d'autres hydrocarbures persistants.

«polluant» Les hydrocarbures, les substances désignées par règlement, nommément ou par catégories, comme polluantes pour l'application de la partie XX et, notamment, les substances suivantes :

a) celles qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de nature à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme;

b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de

cette eau de façon à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme.

«propriétaire»

a) À l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention, la personne au nom de laquelle il est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, de celle qui en a la propriété;

b) à l'égard des autres navires, la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage du navire.

«rejet» À l'égard d'un navire, rejet depuis ce navire, d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

«tonne» L'unité de mesure égale à mille kilogrammes.

Champ d'application de la Partie

747. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés à un navire :

a) un navire en construction à partir du moment où il peut flotter;

b) un navire échoué ou coulé, une épave ou une partie d'un navire qui s'est brisé.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux navires de forage qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol marin, dans les cas où le rejet d'un polluant provient de ces activités.

748. (1) Dans le cas des navires autres que ceux soumis à l'application de la Convention, la présente partie s'applique, à moins que la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ne soit applicable, peu importe l'endroit où le rejet du

polluant a eu lieu ou risque de se produire et peu importe l'endroit où sont prises des mesures préventives, aux dommages réels ou aux risques de dommages par pollution qui surviennent dans les endroits suivants :

- a) le territoire canadien;
- b) les eaux canadiennes;
- c) les zones de pêche du Canada désignées en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

(2) Dans le cas des navires soumis à l'application de la Convention, la présente partie s'applique, sous réserve du paragraphe (3), peu importe l'endroit où le rejet d'hydrocarbures a eu lieu ou risque de se produire et peu importe l'endroit où sont prises des mesures préventives, aux dommages réels ou aux risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui surviennent dans les endroits suivants :

- a) le territoire canadien;
- b) les eaux canadiennes;
- c) le territoire ou la mer territoriale des États autres que le Canada parties à la Convention sur la responsabilité civile.

(3) Dans le cas des navires soumis à l'application de la Convention, les articles 782 et 783 ne s'appliquent pas aux dommages réels ou aux risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures visés à l'alinéa (2)c).

749. En ce qui concerne les navires soumis à l'application de la Convention, les dispositions de la présente partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ou de ses règlements d'application.

Responsabilité civile en matière de pollution

750. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, le propriétaire d'un navire est responsable dans les cas suivants :

- a) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par le navire;

b) pour les frais raisonnables d'une administration publique au Canada ou d'un État partie à la Convention sur la responsabilité civile, engagés par la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou minimiser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par le navire ou les rejets d'hydrocarbures en prévision d'un risque ainsi que les pertes ou dommages causés par ces mesures;

c) les frais raisonnables engagés pour les mesures prises par le Ministre en vertu du paragraphe 751(1) ainsi que les pertes ou dommages qu'elles causent.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), l'expression «administration publique au Canada» s'entend :

a) du Ministre;

b) de tout organisme au Canada que le gouverneur en conseil désigne avant ou après les événements en question.

(3) La responsabilité du propriétaire telle que prévue au paragraphe (1) n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, cependant il n'est pas tenu responsable s'il démontre que l'événement :

a) soit résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection ou d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) soit est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages;

c) soit est entièrement imputable à la négligence ou à l'action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'entretien des feux et autres aides à la navigation.

(4) Le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que l'événement résulte en totalité ou en partie :

- a) soit de l'acte ou de l'omission de la personne qui a subi les dommages, si celle-ci avait l'intention de causer un dommage;
- b) soit de la négligence de cette personne.

(5) La présente partie n'affecte pas les droits ou recours qu'un propriétaire de navire responsable en vertu du paragraphe (1) peut exercer contre des tiers.

(6) Les frais raisonnables qu'un propriétaire de navire engage volontairement dans le cadre des mesures visées au paragraphe (1) à l'égard de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont du même rang que les autres créances vis-à-vis des garanties que le propriétaire a données à l'égard de la responsabilité que lui impose le présent article.

(7) Sous réserve des articles 752 et 756, la Cour d'Amirauté a compétence à l'égard des demandes en recouvrement de créances exercées en vertu de la présente partie.

(8) Sous réserve du paragraphe (9), la compétence que confère le paragraphe (7) à la Cour d'Amirauté peut s'exercer *in rem* à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour.

(9) Aucune action *in rem* ne peut être intentée au Canada à l'encontre :

- a) d'un navire de guerre, d'un navire de la garde côtière ou d'un navire de police;
- b) d'un navire qui appartient au Canada ou à une province, ou qui est exploité par le Canada ou une province, ou encore à l'encontre de la cargaison se

trouvant sur ce navire, dans les cas où le navire en question est affecté à un service gouvernemental;

c) d'un navire qui appartient à un État autre que le Canada ou qui est exploité par un tel État, ou encore à l'encontre de la cargaison se trouvant sur ce navire si, au moment où la cause d'action a pris naissance ou au moment où l'action est intentée, le navire est utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité gouvernementale non commerciale.

(10) Les actions fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1) doivent être intentées :

a) s'il y a eu dommages par pollution, dans les trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits et dans les six ans suivant l'événement qui les a causés;

b) s'il n'y a pas eu dommages par pollution, dans les six ans suivant l'événement.

751. (1) Le Ministre peut prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou minimiser les dommages par pollution dans le cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'un rejet de polluant ou un risque de rejet est attribuable à un navire; ces mesures peuvent aller jusqu'à l'enlèvement et à la destruction du navire et de son contenu; il peut être disposé du navire et de son contenu, notamment par vente, selon les instructions du Ministre.

(2) Le produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu effectuée en vertu du paragraphe (1) est affecté aux frais engagés par la prise des mesures que vise ce paragraphe; le surplus est remis au propriétaire du navire ou du contenu, selon le cas.

752. (1) La responsabilité maximale du propriétaire d'un navire aux termes de l'article 750 est limitée au plus petit des montants suivants dans le cas où l'événement qui engage sa responsabilité a eu lieu sans sa faute personnelle ou participation :

a) cent trente-trois droits de tirage spéciaux :

- (i) par tonneau de jauge du navire, lorsque l'alinéa (2)a) s'applique,
- (ii) par tonne d'équivalence de jauge, du navire soumis à l'application de la Convention, lorsque l'alinéa (2)b) s'applique;

b) quatorze millions de droits de tirage spéciaux.

L'article 647 ne s'applique pas alors à la responsabilité du propriétaire décrite au paragraphe 750(1).

(2) Les règles suivantes s'appliquent à l'alinéa (1)a) :

a) la jauge d'un navire est sa jauge nette augmentée du volume qui, en raison de l'espace occupé par la chambre des machines a été déduit de sa jauge brute pour en déterminer la jauge nette;

b) s'il est impossible de déterminer la jauge d'un navire soumis à l'application de la Convention en conformité avec l'alinéa a), celle-ci est réputée égale à 39,368 pour cent du poids en tonnes des hydrocarbures que le navire peut transporter.

(3) Au paragraphe (2), la jauge nette est la jauge officielle.

(4) Pour l'application des alinéas (1)a) et b), les droits de tirage spéciaux sont ceux qu'émet le Fonds monétaire international.

*Règles spéciales concernant les navires
couverts par la Convention sur la
responsabilité civile*

753. Aucune action fondée sur des questions visées au paragraphe 750(1) ne peut être intentée au Canada à l'égard d'un événement qui, aux termes de l'article 750, met en cause la responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, si l'événement ne cause pas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire canadien ou dans les eaux canadiennes et si cet événement n'entraîne pas de coûts,

de frais, de dommages ou de préjudices visés aux alinéas 750(1)b) ou c) à l'égard de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire canadien ou dans les eaux canadiennes.

754. (1) La responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées à l'article 750(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie.

(2) La responsabilité des préposés, mandataires ou agents du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention n'est pas engagée par le paragraphe 750(1).

755. (1) Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 752(1), le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention doit constituer un fonds (appelé le «fonds du propriétaire» au présent article) s'élevant à la limite de sa responsabilité en vertu de ce paragraphe.

(2) Le fonds du propriétaire peut être constitué de l'une des façons suivantes :

- a) dépôt d'une somme décrite au paragraphe (1) auprès du tribunal;
- b) dépôt auprès du tribunal d'une sûreté ou de toute autre garantie que celui-ci juge acceptable.

(3) La distribution du fonds du propriétaire entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants de leurs créances établies par le tribunal.

(4) Le propriétaire du navire soumis à l'application de la Convention ou, lorsqu'un d'autre en son nom qui, avant la distribution du fonds du propriétaire conformément au paragraphe (3), verse, à la suite de l'événement, une indemnité pour dommages visés au paragraphe 750(1) est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eu sous le régime de la présente partie.

(5) Le tribunal peut ordonner de différer le paiement d'une partie du fonds du propriétaire si le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention ou

une personne qui verse une indemnité en son nom lui démontre qu'en raison d'une créance dont l'existence pourrait être ultérieurement établie devant un tribunal d'un État autre que le Canada non partie à la Convention sur la responsabilité civile, la situation suivante existe :

- a) il peut être obligé de verser l'indemnité visée au paragraphe (4) après la distribution du fonds du propriétaire;
- b) il serait subrogé aux droits de la personne indemnisée si ce versement était fait avant la distribution du fonds du propriétaire.

756. Il est interdit d'intenter ou de poursuivre une action à l'égard d'un même événement pour des questions visées au paragraphe 750(1) devant un tribunal canadien dans le cas où le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention a constitué son fonds du propriétaire auprès d'un tribunal d'un État autre que le Canada et qui est partie à la Convention sur la responsabilité civile.

757. (1) À moins que n'ait été délivré, à l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention, un certificat visé à l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile et au paragraphe 758(1), attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de cet article à l'égard du navire en question, il est interdit à ce navire, lorsqu'il transporte en vrac une cargaison de plus de 2 040 tonnes de pétrole brut, de fuel-oil, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage, d'huile de baleine ou d'autres hydrocarbures persistants :

- a) d'entrer ou de sortir d'un port canadien, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large, dans les eaux canadiennes ou d'en appareiller;
- b) s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé au Canada, d'entrer ou de sortir d'un port situé dans un autre État ou de venir s'amarrer à des terminaux situés

au large dans la mer territoriale d'un autre État, ou d'en appareiller, que cet autre État soit ou non partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Dans le cas d'un navire qui appartient à un État partie à la Convention sur la responsabilité civile et qui est utilisé dans le cadre d'activités commerciales, il suffit, pour l'application du paragraphe (1), que soit en vigueur un certificat délivré par le gouvernement de cet État attestant que le navire appartient à l'État et que toute responsabilité découlant de dommages par pollution au sens de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile sera assumée dans les limites prévues à l'article V de cette Convention.

(3) Le certificat mentionné au paragraphe (1) ou (2) doit se trouver à bord du navire soumis à l'application de la Convention pour lequel il a été délivré et le capitaine, ou toute autre personne à bord, doit, sur demande, le montrer au fonctionnaire autorisé du gouvernement du Canada et répondre aux questions que ce fonctionnaire peut lui poser à ce sujet.

758. (1) Selon le cas, le certificat mentionné au paragraphe 757(1) :

- a)* est délivré par le Ministre, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé au Canada;
- b)* est délivré par ou sous l'autorité du gouvernement de l'État d'immatriculation, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé dans un État autre que le Canada, qui est partie à la Convention sur la responsabilité civile;
- c)* est délivré ou reconnu par le Ministre, s'il s'agit d'un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé dans un État autre que le Canada, non-partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et sur paiement des droits qu'il fixe, le Ministre délivre au propriétaire du navire qui l'a demandé, le certificat mentionné au para-

graphe 757(1) pour un navire soumis à l'application de la Convention, immatriculé au Canada ou dans un État autre que le Canada qui n'est pas partie à la Convention sur la responsabilité civile s'il est convaincu qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité pour la période de validité du certificat et satisfait aux exigences de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile.

(3) Le Ministre peut refuser de délivrer le certificat s'il doute de la capacité du garant de faire face à ses obligations en vertu du contrat d'assurance ou de la garantie financière ou de l'étendue de l'assurance ou de la garantie financière mentionnées au paragraphe 757(1) face à la responsabilité du propriétaire décrite à l'article 750.

759. Le créancier peut intenter une action contre le garant du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention à l'égard de toute question visée au paragraphe 750(1); dans ce cas les règles suivantes s'appliquent :

- a) le garant peut se prévaloir des moyens de défense énoncés aux paragraphes 750(3) et (4), de même qu'il peut, aux mêmes fins, démontrer que l'événement est survenu en raison de la faute intentionnelle du propriétaire;
- b) il ne peut invoquer la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire;
- c) il peut se prévaloir des limites de responsabilité que la présente partie accorde au propriétaire, qu'il y ait eu ou non faute personnelle ou participation de la part du propriétaire;
- d) dans le cas où le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention et son garant ont, en conformité avec le paragraphe 755(2), présenté une demande à la Cour d'Amirauté en vue de limiter leur responsabilité, les montants ou les garanties que chacun a déposés auprès du tribunal sont réunis et pris en considération globalement en regard de chaque demande.

Enregistrement des jugements étrangers

760. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 761 à 768.

«**bénéficiaire du jugement**» Personne au profit de laquelle un jugement étranger a été rendu, y compris son exécuteur, son administrateur, son héritier et son ayant cause.

«**débiteur**» Personne contre qui un jugement étranger a été rendu, y compris celle contre qui ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l'État où il est rendu.

«**jugement étranger**» Jugement d'un tribunal d'un État, autre que le Canada, partie à la Convention sur la responsabilité civile concernant la responsabilité dont il est question à l'article III de cette convention et qui résulte d'un événement survenu après l'entrée en vigueur de la présente partie.

761. (1) Lorsqu'un jugement étranger est rendu, le bénéficiaire du jugement peut présenter à la Cour d'Amirauté, durant la période où ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l'État où il est rendu, une demande d'enregistrement du jugement conformément aux Règles de la Cour d'Amirauté.

(2) Sur présentation de cette demande, la Cour d'Amirauté peut, sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'article 764, ordonner l'enregistrement du jugement étranger si elle est d'avis que les conditions suivantes se présentent :

- a) l'enregistrement est justifié;
- b) le jugement étranger n'est pas frappé d'appel et n'est plus sujet à un appel dans l'État étranger.

(3) Si, conformément aux Règles de la Cour d'Amirauté, le débiteur comparaît à l'audition de la demande visée au paragra-

phe (1), la Cour d'Amirauté doit refuser d'ordonner l'enregistrement d'un jugement étranger si elle est d'avis que l'un des faits suivants existe :

- a) les obligations résultant du jugement étranger sont éteintes;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement étranger a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;
- d) un avis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas eu vraiment l'occasion d'exposer son point de vue.

(4) Sur présentation de la demande visée au paragraphe (1), si la Cour d'Amirauté est d'avis que les obligations résultant du jugement étranger ont été partiellement satisfaites, le jugement étranger fait l'objet d'une ordonnance d'enregistrement seulement en ce qui concerne le solde à payer.

762. Pour l'application de l'article 761, doit être considéré comme étant un élément du jugement étranger, l'intérêt qui court jusqu'à la date de l'enregistrement sur ce jugement en vertu de la loi de l'état dans lequel le jugement a été rendu.

763. Les frais raisonnables engagés par le bénéficiaire du jugement en vue de l'enregistrement du jugement étranger, y compris les frais engagés pour en obtenir une ampliation ou un exemplaire certifié conforme du tribunal étranger, peuvent être recouvrés comme s'il s'agissait de montants dont le jugement étranger ordonne le paiement; ces frais doivent être taxés par le fonctionnaire compétent de la Cour d'Amirauté lequel en certifie le montant sur l'ordonnance d'enregistrement.

764. (1) Un jugement étranger qui ordonne le paiement d'une somme en devises autres que canadiennes ne peut être enregistré aux termes de l'article 761 avant que la Cour d'Amirauté n'en ait déterminé l'équivalence en monnaie canadienne d'après le taux de change applicable à la date où le jugement en question a été rendu, après vérification auprès d'une

banque à charte au Canada; pour déterminer cette équivalence, la Cour d'Amirauté peut exiger que le bénéficiaire du jugement fournisse la preuve, qu'elle estime nécessaire, du taux de change applicable.

(2) Lorsque l'équivalence en monnaie canadienne a été déterminée conformément au paragraphe (1), la Cour d'Amirauté doit certifier sur l'ordonnance d'enregistrement le montant ainsi déterminé; à la suite de cet enregistrement, le jugement étranger est réputé être un jugement ordonnant le paiement du montant ainsi certifié.

765. Sous réserve de l'article 766, un jugement étranger enregistré en conformité avec l'article 761 a, à compter de la date de son enregistrement, la même force et les mêmes effets qu'un jugement de la Cour d'Amirauté rendu à cette date.

766. Lorsque ce jugement étranger est enregistré en conformité avec l'article 761 à la suite d'une audition par défaut, il ne peut être exécuté avant un délai de trente jours après signification d'un avis de l'enregistrement au débiteur dans la forme et suivant les modalités prévues aux Règles de la Cour d'Amirauté pour la signification de l'acte introductif d'instance.

767. (1) En tout temps, après l'enregistrement du jugement étranger visé à l'article 761, le débiteur peut demander à la Cour d'Amirauté, conformément aux Règles de cette cour, de radier l'enregistrement du jugement pour les motifs mentionnés au paragraphe (2).

(2) Sur présentation de cette demande, la Cour d'Amirauté doit radier l'enregistrement d'un jugement étranger si elle est d'avis que l'un des faits suivants existe :

- a) les obligations résultant de ce jugement sont éteintes en tout ou en partie;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement étranger a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;

d) un avis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas eu vraiment l'occasion d'exposer son point de vue;

e) l'enregistrement du jugement étranger a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;

f) une erreur a été effectuée dans la conversion en monnaie canadienne, mentionnée à l'article 764, de la somme qui fait l'objet du jugement étranger;

g) le jugement enregistré comportait une somme à titre d'intérêt sur le jugement étranger à laquelle le bénéficiaire du jugement n'avait pas droit;

h) pour tout autre raison, la Cour d'Amirauté a commis une erreur en enregistrant le jugement étranger.

(3) Lorsque la Cour d'Amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger pour le motif que les obligations résultant de ce jugement sont en partie éteintes ou encore pour un motif mentionné à l'alinéa (2)f) ou g), elle doit ordonner que le jugement étranger soit enregistré pour la somme diminuée.

768. (1) En tout temps après l'enregistrement d'un jugement étranger en conformité avec l'article 761, le débiteur peut, en conformité avec les Règles de la Cour d'Amirauté, demander à celle-ci de suspendre l'exécution de ce jugement au motif qu'une demande de radiation de l'enregistrement a été présentée aux termes du paragraphe 767(1); si la Cour d'Amirauté est convaincue que cette demande de radiation a effectivement été présentée, elle peut suspendre l'exécution du jugement soit de façon absolue, soit pour la période de temps et selon les modalités qu'elle estime indiquées, et elle peut aussi, en raison de nouveaux éléments de preuve, modifier ou mettre un terme à cette suspension.

(2) La présentation d'une demande de radiation en vertu du paragraphe 767(1) est le seul motif de suspension de l'exécution d'un jugement enregistré.

*Fonds international d'indemnisation des
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures*

769. Pour l'application de la présente partie, le Fonds international est doté de la personnalité juridique et le directeur du Fonds est son représentant légal.

770. Dans le cas où un créancier intente une action en responsabilité, fondée sur le paragraphe 750(1), contre le propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention ou son garant, le Fonds international est mis en cause de la façon suivante :

- a) les documents qui entament les procédures sont signifiés au Fonds international qui devient par ce fait partie à ces procédures;
- b) le Fonds international peut comparaître et prendre les mesures que son directeur juge indiquées à sa bonne administration.

771. En plus des modes de signification prévus par le droit de la province où sont intentées les procédures mentionnées à l'article 770, la signification de documents au Fonds international en application de l'alinéa 770a) peut se faire par courrier recommandé.

772. Dans le cas où un événement met en cause un navire soumis à l'application de la Convention, le Fonds international est tenu, sous réserve des dispositions de la Convention sur le Fonds international, de verser une indemnisation conforme aux termes de l'article 4 de cette convention, dans la mesure où un créancier a été, en application de la présente partie, incapable d'obtenir pleine indemnisation de la part du propriétaire du navire ou du garant de ce propriétaire.

773. Dans le cas d'un événement mettant en cause un navire soumis à l'application de la Convention et immatriculé dans un État qui est partie à la Convention sur

le Fonds international, ce dernier est tenu d'indemniser le propriétaire de ce navire et le garant de celui-ci conformément à l'article 5 de la Convention.

774. (1) L'administrateur effectue au Fonds international des versements qui proviennent de la Caisse d'indemnisation, en conformité avec les articles 10, 11 et 12 de la Convention sur le Fonds international; il fournit au directeur du Fonds international les renseignements que l'article 15 de la Convention sur le Fonds international exige à cet égard.

(2) Lorsque deux entités font partie d'un même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* elles sont réputées être des «personnes associées» au sens de la définition de «personne associée» à l'alinéa 2b) de l'article 10 de la Convention sur le Fonds international.

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

775. Il est ouvert au Fonds du revenu consolidé un compte intitulé Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Ce compte est crédité des sommes suivantes :

- a) les versements reçus en vertu des articles 789 et 794;
- b) l'intérêt calculé en conformité avec l'article 776;
- c) les sommes qu'obtient l'administrateur en vertu de l'alinéa 784(3)c).

Ce compte est débité des sommes suivantes :

- d) les sommes que l'administrateur verse en vertu de l'article 774, de l'alinéa 784(3)a), de l'alinéa 785(5)a), ainsi que du paragraphe 785(9) ou conformément au règlement d'une affaire;
- e) les intérêts versés en conformité avec l'article 796;
- f) les frais et honoraires dont le paiement est ordonné en vertu de l'article 780;

g) la rémunération et le remboursement des dépenses des évaluateurs, dont le paiement est ordonné en vertu du paragraphe 785(6);

h) les sommes qu'un tribunal ordonne de payer, dans un jugement rendu contre la Caisse d'indemnisation, ainsi que les frais que ce tribunal accorde contre la Caisse.

776. Le ministre des Finances crédite à la Caisse d'indemnisation, aux moments que décrète le gouverneur en conseil, un intérêt, au taux fixé par ce dernier, calculé sur le solde créditeur de la Caisse.

Administrateur et administrateur adjoint

777. (1) Le gouverneur en conseil nomme, à titre inamovible pour une période maximale de cinq ans, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation.

(2) Le mandat de l'administrateur est renouvelable à son expiration.

778. (1) Il est interdit à l'administrateur, pendant son mandat, d'accepter une charge, une commission ou un autre poste, ou de s'y maintenir, ou encore de conclure un contrat ou une entente, d'y être partie, d'y participer ou d'en bénéficier, si ce contrat ou cette entente a pour effet de le rendre inéligible à la Chambre des communes aux termes de la *Loi sur le Sénat et la Chambre des communes*.

(2) Le mandat de l'administrateur qui contrevient au paragraphe (1) prend fin à la date fixée par le gouverneur en conseil; cette date suit de trente jours au maximum la réception par le Ministre d'un avis l'informant de la contravention; cette contravention n'affecte pas la validité des actions accomplies par l'administrateur au nom de la Caisse d'indemnisation entre la date de la contravention et celle de la fin de son mandat en vertu du présent paragraphe.

779. Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente partie, l'administrateur peut obtenir les avis et l'assistance techniques, professionnels et autres qu'il juge nécessaires.

780. (1) Les frais engagés par l'administrateur dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente partie, de même que ses honoraires, calculés en conformité avec le tarif réglementaire sont, sur directive du ministre des Finances, payés sur le Fonds du revenu consolidé et portés au débit de la Caisse d'indemnisation.

(2) Les fonctionnaires de la Cour d'Amirauté peuvent, à la demande du ministre de la Justice, taxer les comptes de frais ou honoraires présentés par l'administrateur au ministre des Finances comme si l'administrateur représentait Sa Majesté dans des procédures devant la Cour; cependant, cette façon de procéder ne peut jamais permettre d'accorder des honoraires supérieurs à ceux que prévoit le tarif réglementaire prévu au paragraphe (1).

781. (1) Le gouverneur en conseil peut nommer à titre inamovible pour un maximum de cinq ans un administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation.

(2) Le mandat de l'administrateur adjoint est renouvelable à son expiration.

(3) En cas d'absence ou d'empêchement de l'administrateur ou de vacance de son poste, la suppléance est assumée par l'administrateur adjoint.

(4) Les articles 778 et 780 s'appliquent à l'administrateur adjoint.

Responsabilité de la Caisse d'indemnisation

782. Sous réserve de la présente partie, la Caisse d'indemnisation assume la res-

ponsabilité décrite au paragraphe 750(1) dans les cas suivants :

a) malgré la prise de toutes les mesures raisonnables dans les circonstances, il a été impossible d'être indemnisé par le propriétaire du navire ou, dans le cas d'un navire soumis à l'application de la Convention, par le Fonds international;

b) le propriétaire du navire n'est pas responsable parce qu'il peut invoquer l'une des défenses mentionnées au paragraphe 750(3) et le Fonds international n'est pas responsable non plus;

c) la créance dépasse la limite fixée à la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente partie, dans la mesure où ce surplus ne peut être recouvré du Fonds international;

d) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui impose le paragraphe 750(1), dans la mesure où le Fonds international n'est pas tenu de remplir l'une quelconque de ces obligations;

e) les dommages réels ou le risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par un navire soumis à l'application de la Convention, mais son propriétaire n'est pas responsable parce que ces dommages, ou le risque de dommages, se sont produits dans une zone de pêche du Canada désignée en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche* mais hors des endroits mentionnés aux alinéas 748(2)a) à c);

f) la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et l'administrateur est incapable d'établir que l'événement qui en est à l'origine n'est pas imputable à un navire;

g) l'administrateur est partie au règlement d'une affaire en vertu de l'article 786.

Demandes en vertu de l'article 750

783. (1) En plus des droits qu'elles peuvent exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 782, les person-

nes, sauf celles qui sont visées à l'alinéa 750(1)*b*), qui ont subi des préjudices ou des dommages ou qui ont encouru des frais mentionnés au paragraphe 750(1) à cause de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent déposer auprès de l'administrateur dans les délais qui suivent, une demande en recouvrement de créance due à ces dommages, préjudices et frais, sous réserve du pouvoir donné à la Cour d'Amirauté à l'alinéa 788*a*) de prescrire une période plus courte :

- a*) s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans de l'événement qui les a causé;
- b*) s'il n'y a pas eu de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans l'année qui suit l'événement.

(2) Sur réception de la demande en recouvrement de créance, l'administrateur procède de la façon suivante :

- a*) il enquête sur la créance et l'évalue;
- b*) il fait une offre de règlement pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

(3) Pour enquêter sur les créances et les évaluer en conformité avec le paragraphe (2), l'administrateur a les pouvoirs d'un commissaire en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(4) En enquêtant sur les créances et en les évaluant, l'administrateur doit se préoccuper seulement des faits suivants :

- a*) si la créance est couverte par le paragraphe (1);
- b*) si la créance résulte, en tout ou en partie
 - (i) soit d'une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage,
 - (ii) soit de la négligence de celui-ci.

(5) Le demandeur n'est pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par un navire mais l'administrateur rejette la demande s'il est d'avis que la preuve établit que l'événement n'a pas été causé par un navire.

(6) L'administrateur réduit proportionnellement ou annule la demande lorsqu'il est convaincu que l'événement à l'origine de celle-ci est attribuable en tout ou en partie :

- a) soit à une action ou une omission du demandeur visant à causer un dommage;
- b) soit à sa négligence.

784. (1) Le demandeur a soixante jours, à compter de la réception de l'offre, pour accepter ou refuser l'offre de règlement que lui transmet l'administrateur en conformité avec le paragraphe 783(2); si l'administrateur n'est pas avisé du choix du demandeur dans ce délai, celui-ci est présumé avoir refusé.

(2) Le demandeur peut interjeter appel devant la Cour d'Amirauté au sujet de l'offre de règlement ou du rejet de la demande, selon le cas, dans celui des délais suivants qui s'applique :

- a) dans les soixante jours suivant la réception d'une offre de règlement prévue au paragraphe 783(2);
- b) dans les soixante jours suivant la réception d'un avis de rejet de sa demande par l'administrateur.

Dans le cas d'un appel du rejet de la demande, la Cour d'Amirauté ne prend en considération que les éléments mentionnés aux alinéas 783(4)a) et b).

(3) L'acceptation par le demandeur de l'offre de règlement présentée par l'administrateur entraîne les conséquences suivantes :

a) l'administrateur ordonne immédiatement que la somme offerte soit versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;

b) le demandeur ne peut plus faire valoir les droits qu'il peut avoir contre qui que ce soit à l'égard des questions visées au paragraphe 750(1) en ce qui concerne l'événement auquel se rapporte l'offre de règlement;

c) dans la limite du montant versé au demandeur, l'administrateur est subrogé aux droits de celui-ci mentionnés à l'alinéa b); il prend toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable le montant qu'il a versé au demandeur; à cette fin, il peut intenter une action en son nom ou au nom du demandeur.

Demandes pour pertes de revenus

785. (1) Les personnes mentionnées au présent paragraphe qui subissent une perte de revenus, présents ou futurs, ou qui, dans le cas des personnes visées à l'alinéa d), perdent leur source d'approvisionnement en nourriture ou en pelleteries, à cause d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire, et qui ne peuvent être indemnisées autrement en vertu de la présente partie ou d'une autre règle de droit peuvent, sous réserve du paragraphe (4), présenter une demande en recouvrement de créance à ce sujet à l'administrateur dans les trois ans suivant le début du rejet d'hydrocarbures ou du moment où l'on peut raisonnablement présumer qu'ils en ont eu connaissance et dans les six ans qui suivent l'événement qui a entraîné le rejet. Le présent paragraphe s'applique aux personnes suivantes :

- a) le particulier qui tire un revenu :
 - (i) de la pêche,
 - (ii) de la production, de la reproduction des poissons, de la conservation

ou de l'engraissement et de l'élevage des poissons,
(iii) de la culture ou de la récolte des plantes aquatiques;

b) le propriétaire de bateau de pêche qui tire un revenu de la location de bateaux de pêche à des détenteurs de permis de pêche commerciaux délivrés au Canada;

c) un individu qui tire un revenu de la manutention du poisson à terre au Canada immédiatement après son déchargement du bateau de pêche;

d) une personne qui pêche ou chasse pour subvenir à ses propres besoins en nourriture ou en pelleteries;

e) une personne qui, au Canada, loue ou frète des bateaux pour la pêche sportive;

f) un travailleur dans une usine de traitement du poisson au Canada à l'exclusion des personnes qui n'ont que des responsabilités de surveillance ou de gestion; le présent alinéa ne vise toutefois pas les exploitations coopératives du genre familial dont la production totale annuelle est inférieure à 1 400 tonnes ou dont le nombre annuel moyen de salariés est inférieur à 50.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), «poisson», «pêche» et «bateaux de pêche» s'entendent au sens de la *Loi sur les pêcheries*.

(3) Seules les personnes suivantes peuvent bénéficier du droit de présenter une demande en vertu du présent article :

a) celles qui exercent l'activité en question légalement;

b) sauf dans le cas de l'alinéa (1)d), soit les particuliers qui sont citoyens canadiens ou résident en permanence au Canada au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*, soit les personnes morales qui sont légalement constituées par les lois du Canada ou d'une province ou en vertu de celles-ci.

(4) La Cour d'Amirauté peut, en vertu de l'alinéa 788*a*) diminuer, par ordonnance, le délai mentionné au paragraphe (1).

(5) Sur réception d'une demande visée au paragraphe (1), l'administrateur :

a) ordonne que la somme réclamée ou convenue entre lui et le demandeur soit versée à celui-ci par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation s'il le juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse;

b) dans tout autre cas, transmet la demande au Ministre.

(6) Sur réception d'une demande que lui transmet l'administrateur en vertu de l'alinéa (5)*b*), le Ministre :

a) nomme un ou plusieurs évaluateurs après consultation avec le ministre des Pêches et des Océans, le ministre de l'Environnement et l'administrateur; les évaluateurs ne doivent pas faire partie de la Fonction publique au sens que donne à cette expression le paragraphe 2(1) de la *Loi sur la pension de la Fonction publique*;

b) fixe la rémunération et les indemnités qui seront versées aux évaluateurs en raison de l'exécution de leur mandat, de même qu'il autorise l'administrateur à les payer.

(7) En vue d'évaluer le préjudice que vise la demande présentée en vertu du présent article, l'évaluateur :

a) après avoir avisé dans un délai raisonnable l'administrateur et le demandeur de son intention, rencontre ceux-ci ou leur représentant autorisé respectif;

b) peut recevoir et prendre en considération les éléments de preuve oraux ou écrits qui lui sont présentés par l'administrateur ou le demandeur, ou de leur part, que ces éléments de preuve soient ou non admissibles en preuve devant un tribunal.

Pour l'application du présent paragraphe, l'évaluateur a les pouvoirs d'un commis-

saire en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(8) Dans les soixante jours suivant la date de sa nomination, ou dans un délai supérieur accepté par le Ministre, l'évaluateur remet au Ministre un rapport qui indique si, à son avis :

- a) le demandeur a établi son préjudice;
- b) la perte a été causée par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire;
- c) le préjudice n'est pas susceptible de faire l'objet d'une indemnisation en vertu d'une autre disposition de la présente partie ou d'une autre règle de droit.

Si l'évaluateur estime que le préjudice a été établi, qu'il a été causé par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire et qu'il ne peut faire l'objet d'une indemnisation en vertu d'une autre disposition de la présente partie ou d'une autre règle de droit, il spécifie dans son rapport le montant auquel il évalue le préjudice.

(9) Le Ministre envoie immédiatement à l'administrateur et au demandeur un exemplaire du rapport visé au paragraphe (8); si le rapport indique le montant du préjudice évalué, l'administrateur doit aussitôt le payer au demandeur.

Action en responsabilité contre le propriétaire du navire

786. (1) À l'exception des procédures qu'intente le Ministre fondées sur l'alinéa 750(1)c) à l'égard d'un polluant autre que les hydrocarbures, les règles qui suivent s'appliquent aux actions en responsabilité fondées sur le paragraphe 750(1) intentées contre le propriétaire d'un navire ou son garant :

- a) l'action doit être signifiée à l'administrateur et ce dernier devient par ce fait partie à ces procédures;
- b) l'administrateur doit comparaître et prendre les mesures qu'il juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse d'indemnisation; il peut notamment régler une affaire avant ou après jugement.

(2) Dans le cas où il règle une affaire en vertu de l'alinéa (1)b), l'administrateur ordonne le versement au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation du montant qu'il a accepté lors du règlement.

*Limite de responsabilité de la Caisse
d'indemnisation*

787. (1) Pour un même événement, le montant total maximal que la Caisse d'indemnisation peut payer à l'égard de toutes les demandes en recouvrement de créance qui lui sont présentées en vertu des articles 782, 783 et 785 ainsi qu'en raison de règlements, est l'un des montants suivants :

a) cent millions de dollars, si l'événement survient durant l'exercice au cours duquel la présente partie entre en vigueur;

b) un montant calculé en conformité avec le paragraphe (2), si l'événement survient après cet exercice.

(2) Le montant maximal mentionné à l'alinéa (1)a) est rajusté annuellement de la façon réglementaire; il est rajusté de telle sorte que, à l'égard de tout événement se produisant au cours d'un exercice subséquent, la limite de responsabilité devienne égale au produit des éléments suivants :

a) la limite de responsabilité qui aurait été applicable à cet exercice subséquent si aucun rajustement n'avait été apporté à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour l'année qui se termine le 31 décembre qui précède l'exercice pour lequel le rajustement est calculé et cet indice des prix en ce qui concerne l'année précédente.

(3) Pour l'application du présent article, les règles suivantes s'appliquent :

a) toute mention de «l'indice des prix à la consommation», à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, s'entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada en conformité avec la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire pour une année donnée et sur la façon d'exprimer cette moyenne quand il s'agit d'une fraction d'un nombre entier;

c) dans les cas où l'indice des prix à la consommation pour le Canada, tel que publié par Statistique Canada en application de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est apporté à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul de la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation en application du présent article;

d) un ajustement du contenu de l'indice des prix à la consommation pour le Canada n'affecte pas l'application du présent article.

(4) Dès que la limite de responsabilité visée au paragraphe (1) est rajustée aux termes du présent article, le Ministre la fait annuellement publier dans la *Gazette du Canada* aussitôt que cette limite rajustée devient disponible et elle devient alors admissible en preuve dans toutes les procédures en vertu de la présente partie, la limite ainsi publiée faisant foi de la limite

de responsabilité pour l'exercice en question.

Demandes de directives judiciaires

788. Dans le cas où la Cour d'Amirauté est convaincue, sur demande de l'administrateur et si les autres parties intéressées ont reçu un avis que la Cour estime juste dans les circonstances, que, à l'égard d'un événement particulier, la responsabilité totale de la Caisse d'indemnisation en vertu des articles 782, 783 et 785, ainsi que du paragraphe 786(2), peut dépasser la limite fixée en vertu de l'article 787, elle peut rendre une ordonnance sur les points suivants :

- a) l'exclusion des demandeurs qui ne soumettent pas leurs demandes à l'administrateur dans le délai que la Cour impose;
- b) le paiement différé et le paiement au prorata ou l'un de ces modes de paiement des demandes établies.

Contributions à la Caisse d'indemnisation

789. (1) Sous réserve du paragraphe 791(1), une contribution déterminée en conformité avec l'article 790 est versée au receveur général pour :

- a) chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire;
- b) chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures expédiée d'un endroit au Canada.

Pour l'application du présent article et des articles 790 à 794, «hydrocarbures» s'entend des «hydrocarbures donnant lieu à contribution» visés au paragraphe 3 de l'article 1 de la Convention sur le Fonds international.

(2) Les contributions visées au paragraphe (1) ou une sûreté, jugée acceptable par le Ministre quant à son montant et à sa forme, sont remis aux moments suivants :

- a) avant le déchargement, dans le cas visé à l'alinéa (1)a);

b) avant l'appareillage du lieu de chargement, dans le cas visé à l'alinéa (1)b).

(3) Les sommes payables en vertu du paragraphe (1) et les intérêts afférents sont des créances de Sa Majesté, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant tout tribunal compétent; le remboursement peut être réclamé :

a) en cas d'importation sur un navire au Canada d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, au destinataire ou au chargeur d'hydrocarbures;

b) en cas d'expédition sur un navire d'un endroit au Canada d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, à l'expéditeur ou au chargeur d'hydrocarbures.

790. (1) Les contributions visées au paragraphe 789(1) sont de trente cents pendant l'exercice au cours duquel la présente partie entre en vigueur.

(2) Le montant de la contribution mentionnée au paragraphe (1) est rajusté chaque année de la façon réglementaire; il devient égal pour chaque exercice subséquent au produit des éléments suivants :

a) la contribution qui aurait été payable à l'égard de cet exercice subséquent si aucun rajustement n'avait été apporté à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour la période de douze mois qui se termine le 31 décembre qui précède l'exercice pour lequel le rajustement est calculé et cet indice en ce qui concerne la période de douze mois précédente.

(3) Pour l'application du présent article, les règles suivantes s'appliquent :

a) toute mention de «l'indice des prix à la consommation», à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, s'entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période de douze mois, publiés par Statistique Canada en conformité avec la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d'exprimer cette moyenne quand il s'agit d'une fraction d'un nombre entier;

c) dans les cas où l'indice des prix à la consommation pour le Canada, tel que publié par Statistique Canada en application de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est apporté à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul des contributions en application du présent article;

d) un ajustement du contenu de l'indice des prix à la consommation pour le Canada n'affecte pas l'application du présent article.

(4) Dès que le montant de la contribution visée au paragraphe 789(1) est rajusté aux termes du présent article, le Ministre le fait annuellement publier dans la *Gazette du Canada* aussitôt que ce montant rajusté devient disponible et il devient alors admissible en preuve dans toutes les procédures en vertu de la présente partie, le montant ainsi publié faisant foi de la contribution pour l'exercice en question.

791. (1) Le Ministre peut au besoin, par arrêté, après consultation avec le ministre des Pêches et des Océans et le ministre de l'Environnement, soit suspen-

dre l'exigibilité de la contribution visée à l'article 789, soit la rétablir.

(2) Une suspension ou une nouvelle imposition faite en vertu du paragraphe (1) n'affecte pas l'application de l'article 790.

792. Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

- a) prescrire la façon de verser les contributions visées à l'article 789;
- b) prévoir le dépôt, auprès du Ministre, de renseignements par une des personnes visées au paragraphe 789(3) dont des contributions peuvent être exigées en vertu de l'article 789;
- c) prévoir le dépôt, auprès du Ministre, de renseignements qui permettront à l'administrateur de s'acquitter de ses obligations en vertu de l'article 774.

793. (1) Les personnes visées au paragraphe 789(3) dont des contributions peuvent être exigées et les responsables du paiement de contributions en vertu du paragraphe 789(1) doivent tenir un registre et des livres de compte à leurs bureaux au Canada ou à un autre endroit, au Canada, désigné par le Ministre; ce registre et ces livres contiennent les renseignements suivants :

- a) les montants qu'elles doivent verser en vertu du paragraphe 789(1);
- b) les types et quantités d'hydrocarbures auxquels se rapportent les montants visés à l'alinéa a);
- c) la date et le lieu auxquels les montants visés à l'alinéa a) ont été payés ou une sûreté remise à leur égard en conformité avec le paragraphe 789(2);
- d) les autres renseignements que le Ministre peut exiger pour déterminer les montants visés à l'alinéa a) et le moment auquel ces montants arrivent à échéance.

(2) Les personnes tenues, en vertu du présent article, de garder un registre et des livres de compte doivent, sauf autorisation

contraire du Ministre, conserver ceux-ci, de même que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent, jusqu'à l'expiration de six années après celle à laquelle se rapportent le registre et les livres de compte en question.

(3) Ces personnes doivent, aux heures convenables, donner accès aux registres et livres de compte pour inspection, ainsi qu'aux comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui se trouvent dans ces registres et livres, aux personnes désignées par écrit à cette fin par le Ministre; elles doivent aussi leur fournir les moyens nécessaires à l'inspection de ces registres, livres de compte, pièces justificatives et comptes.

(4) L'inspecteur désigné par écrit à cette fin par le Ministre peut, aux heures convenables, pénétrer en tous lieux où il a des motifs raisonnables de croire que se trouvent des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents ayant rapport aux contributions visées au paragraphe 789(1) et peut :

a) examiner tout ce qu'il y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qu'il a des motifs raisonnables de croire contenir des renseignements pertinents à l'application de la présente partie;

b) exiger du propriétaire, de l'occupant ou du responsable de ces lieux qu'ils lui accordent, dans la mesure de ce qui est raisonnable, toute leur aide en rapport avec l'inspection prévue à l'alinéa *a)* et qu'ils répondent à toute question appropriée portant sur cette inspection; il peut exiger qu'ils soient présents lors de l'inspection.

(5) Un inspecteur désigné par le Ministre reçoit un certificat de sa désignation; il est tenu de le présenter, sur demande, au propriétaire, à l'occupant ou au responsable des lieux qui font l'objet de sa visite dès son arrivée en ces lieux.

(6) Une fois l'inspection terminée, l'inspecteur rédige un rapport complet qu'il transmet au Ministre.

(7) L'original ou une copie des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents emportés en application de l'alinéa (4)a) est retourné à la personne qui en avait la garde lors de la saisie, dans les vingt et un jours de cette saisie ou dans tel délai plus long qu'impose, pour cause, un juge d'une Cour supérieure ou qu'accepte une personne ayant droit au retour des objets saisis.

(8) La personne qui avait la garde des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qui ont été emportés doit être avisée d'une demande de prolongation du délai présentée à un juge en vertu du paragraphe (7).

(9) Les copies des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents, faites en vertu de l'alinéa (4)a) et certifiées conformes par le Ministre, sont admissibles en preuve lors d'une poursuite pour infraction à la présente loi et, en l'absence de preuve contraire, elles font foi de leur contenu.

(10) Il est interdit de gêner ou d'entraver l'action de l'inspecteur dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article.

(11) Il est interdit de faire sciemment à un inspecteur une déclaration fausse ou trompeuse, soit oralement ou par écrit, lorsque celui-ci agit dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article.

794. Un intérêt au taux fixé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances est payable sur le solde non versé des contributions visées au paragraphe 789(2), à compter du moment où les hydrocarbures sont déchargés ou de celui où le navire quitte les installations de chargement, selon le cas.

Rapport annuel

795. (1) Au début de chaque exercice, l'administrateur remet au Ministre, dans les meilleurs délais, un rapport, en la forme prescrite par celui-ci, de ses activités pour l'exercice précédent. À compter de la réception du rapport, le Ministre dispose d'un délai de dix jours de séance pour le déposer devant le Parlement.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), tout jour où siège l'une des chambres du Parlement est un jour de séance.

Intérêts sur les demandes en recouvrement de créance

796. (1) Aux demandes en recouvrement de créance présentées en vertu de la présente partie contre le propriétaire d'un navire, le garant d'un propriétaire de navire, la Caisse d'indemnisation ou le Fonds international, s'ajoutent des intérêts calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les versements en retard et les versements en trop d'impôt sur le revenu.

(2) Les intérêts visés au paragraphe (1) sont calculés :

a) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 750(1)a), à compter de la date où surviennent les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

b) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 750(1)b) ou c), à compter :

(i) soit de la date où sont encourus les coûts et frais,

(ii) soit de la date où surviennent les dommages ou le préjudice;

c) dans le cas d'une demande fondée sur l'article 785, à compter de la perte de revenu.

Infractions

797. (1) Quiconque omet de fournir la preuve de sa responsabilité financière dans les conditions et au moment où il en est requis en vertu du paragraphe 757(3) est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent mille dollars.

(2) Lorsque le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution au sens de l'article 727, a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction au paragraphe (1) a été commise à l'égard d'un navire, il peut en ordonner la détention et l'article 745 s'applique à cette ordonnance, compte tenu des adaptations de circonstance.

798. (1) Quiconque volontairement, de quelque manière que ce soit, se soustrait ou tente de se soustraire au paiement d'un montant payable en vertu de l'article 789 est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

(2) Quiconque omet de produire, de la manière et au moment exigés par un règlement pris en application de l'alinéa 792*b*), une déclaration contenant, en substance, les renseignements exigés à cet égard, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cent dollars pour chaque jour que dure cette omission.

(3) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars, quiconque omet :

a) soit de tenir les registres et les livres de compte visés au paragraphe 793(1);

b) soit de garder un registre, livre de compte, compte ou pièce justificative visé au paragraphe 793(2).

(4) Est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars quiconque :

a) inscrit sciemment un faux renseignement ou une fausse entrée dans un registre, livre de compte ou tout autre document visé à l'article 793, qu'il est requis de conserver;

b) détruit, détériore ou falsifie sciemment un registre, livre de compte ou tout autre document visé à l'article 793, qu'il est requis de conserver.

(5) Quiconque contrevient au paragraphe 793(10) ou (11) est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

799. Une personne accusée d'une infraction à la présente partie peut être jugée par tout tribunal au Canada qui aurait compétence si l'infraction avait été perpétrée à l'intérieur de sa juridiction ordinaire.

Rèlements

800. Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) prévoir ce qui doit être fait de façon réglementaire en vertu de la présente partie;

b) prévoir, d'une façon générale, l'application de la présente partie.»

77. (1) La même loi est modifiée par substitution, au numéro de partie XXI, du numéro XXII, et, au numéro d'article 762, du numéro 801.

(2) Le paragraphe 801(2) de la même loi, selon la renumérotation prévue au paragraphe (1), est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«(2) La définition d'engins à portance dynamique», à l'article 2 et aux articles 3 et 705 à 705.4 de la présente loi, entre en

vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.»

(3) Le paragraphe 801(3) de la même loi, selon la renumérotation prévue au paragraphe (1), est abrogé.

78. L'annexe I de la même loi est abrogée.

79. Dans la version française de la même loi et de ses règlements, sauf exigence contraire du contexte, le mot «lieutenant» est changé par l'expression «officier de pont», le mot «mécanicien» par l'expression «officier mécanicien», l'expression «ligne de pont» par l'expression «livet de pont», le mot «certificat» par l'expression «certificat ou brevet», le mot «visiteur» par l'expression «expert maritime», avec les adaptations grammaticales nécessaires.

80. (1) Il demeure entendu que les articles 472, 477, 478 et 482 du chapitre 29 des Statuts révisés du Canada de 1952 continuent d'être en vigueur jusqu'à leur abrogation par le paragraphe (2) du présent article.

(2) Les articles 472, 477, 478 et 482 du chapitre 29 des Statuts révisés du Canada de 1952 sont abrogés.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

81. (1) L'article 76 s'applique aux dommages et aux préjudices qui surviennent après son entrée en vigueur de même qu'aux frais qui sont engagés après cette entrée en vigueur, indépendamment de la date de survenance de l'événement qui leur a donné lieu.

(2) Les demandes en recouvrement de créance présentées à la Caisse d'indemnisation après l'entrée en vigueur de l'article 76 à l'égard de dommages et de préjudices survenus, de même qu'à l'égard des frais engagés, avant cette entrée en vigueur, sont déterminées en conformité avec les dispositions de la partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, telles qu'elles se lisaient immédiatement avant l'entrée en vigueur de cet article.

(3) Les droits et obligations de la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui existent à l'entrée en vigueur de l'article 76 deviennent au moment de cette entrée en

vigueur ceux de la Caisse d'indemnisation; les demandes non encore réglées à ce moment peuvent être dirigées contre la Caisse d'indemnisation, les droits transférés peuvent être exercés et les obligations remplies par celle-ci en conformité avec les dispositions de la partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de cet article.

82. Le solde créditeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime en existence immédiatement avant l'entrée en vigueur de l'article 76 est porté au crédit de la Caisse d'indemnisation dès l'entrée en vigueur de cet article.

83. La personne qui occupe le poste de directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime à l'entrée en vigueur de l'article 76 devient l'administrateur de la Caisse d'indemnisation jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans comme si elle avait été nommée pour la période qui lui reste à servir en vertu du paragraphe 777(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par l'article 76 de la présente loi.

LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

84. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* est modifiée par insertion, après l'intertitre qui précède l'article 3, de ce qui suit :

«**2.1** Les dispositions de la partie XXI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou des règlements pris en vertu de cette partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la présente loi à l'égard d'un «navire soumis à l'application de la Convention» au sens de cette partie.»

LOI SUR LE CODE MARITIME

85. (1) Le paragraphe 4(8) de la *Loi sur le Code maritime* est abrogé et remplacé par ce qui suit :

[Texte]

[Traduction]

«(8) Les articles 94, 95, 100, 101, 106, 108, 570 à 580, 683 à 691 et 702 de la même loi sont abrogés.»

(2) Le paragraphe 4(9) de la même loi est abrogé.

LOI SUR LA PRODUCTION ET LA
CONSERVATION DU PÉTROLE ET DU GAZ

86. Le paragraphe 19(1) de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz* est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«**19.** (1) Aux fins des articles 19.1 à 19.4, «écoulement» désigne tout déversement, dégagement ou fuite de pétrole ou de gaz qui n'est pas autorisé par le paragraphe (4) ou toute autre loi du Parlement.»

ENTRÉE EN VIGUEUR

87. La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.

Clause 1

In the English version, strike out line 28, on page 3, and substitute the following therefor:

“(a) any description of vessel used in”

In the English version, strike out line 32, on page 3, and substitute the following therefor:

“sections 647 to 652, any description”

Strike out line 18, on page 4, and substitute the following therefor:

“consistent units,

but does not include such a craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers;”

Clause 4

Strike out lines 36 to 44 inclusive, on page 4, and lines 1 to 6 inclusive, on page 5, and substitute the following therefor:

“3.1 (1) For the purpose of defraying the cost of services provided by the Canadian Coast Guard, the Governor in Council may make regulations respecting charges relating to those services, including, without limiting the generality of the foregoing, aids to navigation, sounding and dredging, vessel traffic services, ice breaking services and marine aid.

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (1) in relation to any ship, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a service to that particular ship, but

Article 1

Dans la version anglaise, retrancher la ligne 28, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«(a) any description of vessel used in»

Dans la version anglaise, retrancher la ligne 32, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«sections 647 to 652, any description»

Retrancher la ligne 18, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«dans des unités compatibles.

Sont exclus les engins utilisés exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas de passagers;»

Article 4

Retrancher les lignes 37 à 45 inclusivement, à la page 4 et les lignes 1 à 5 inclusivement, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit :

«3.1 (1) Afin de couvrir les frais des services fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces services, notamment en matière d'aides à la navigation, de sondage et de dragage, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'assistance maritime.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement un service à ce navire. Toutefois :

[Text]

(a) no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship; and

(b) no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service during a period of the year in which that service is not generally available in relation to the waters being transited by that ship.

(3) Subject to subsection (4), a copy of each regulation that the Governor in Council proposed to make under subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation."

Renumber subsection (3), (4) and (5) as subsections (5), (6) and (7), respectively.

Add immediately after line 23, on page 5, the following therefor:

"(8) The Minister may designate any person as an enforcement officer for the purposes of this section and shall furnish each person so designated with a certificate of his designation.

(9) In carrying out his duties and functions under this section, an enforcement officer shall, if so requested, produce his certificate of designation to the person appearing to be in charge of any ship or vessel in respect of which the enforcement officer is acting."

Renumber subsection (6) as subsection (10).

Strike out line 29, on page 5, and substitute the following therefor:

"est payable thereon: sections 9 and 10, sec-"

Clause 10

Strike out line 6, on page 8, and substitute the following therefor:

"propulsion, but excludes

(a) pleasure yachts of less than twenty metres in length; and

(b) any vessel, boat or craft, of any length, propelled manually by oars or paddles."

Strike out lines 7 to 15 inclusive, on page 8, and substitute the following therefor:

"(2) Regulations made under subsection 110(1) do not apply in respect of ships capable of engaging in the

[Translation]

a) lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux où un service n'est généralement pas utilisable, aucun droit ne peut lui être imposé à cet égard,

b) lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux à une période de l'année où un service n'est généralement pas utilisable à cette période, aucun droit ne peut lui être imposé à cet égard.

(3) Les projets de règlement d'application du paragraphe (1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les personnes intéressées se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement qui :

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur."

Renommer les paragraphes (3), (4) et (5), par les paragraphes (5), (6) et (7), respectivement.

Ajouter après la ligne 23, à la page 5, ce qui suit :

"(8) Le Ministre peut désigner une personne en qualité d'agent d'exécution pour l'application du présent article. Cette personne ainsi nommée reçoit un certificat de sa désignation.

(9) En vertu du présent article, l'agent d'exécution doit, sur demande, dans l'exercice de ses fonctions, présenter ce certificat à la personne qui semble avoir la responsabilité du navire ou du bâtiment qui fait l'objet de ses démarches."

Renommer le paragraphe (6) par le paragraphe (10).

Retrancher la ligne 29, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

"par le présent article : les articles 9 et 10."

Article 10

Retrancher la ligne 8, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit :

"sion. La présente définition exclut :

a) les yachts de plaisance d'une longueur de moins de vingt mètres;

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies."

Retrancher les lignes 9 à 19 inclusivement, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

"(2) Les règlements pris en vertu du paragraphe 110(1) ne s'appliquent pas à l'égard de navires utilisables dans le

[Texte]

drilling for or the production, conservation or processing of oil or gas unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister of Energy, Mines and Resources.

(3) For the purposes of subsection (2), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the *Oil and Gas Production and Conservation Act*."

Strike out line 16, on page 8, and substitute the following therefor:

"110. (1) Subject to subsection 109(2), the Governor in Council may"

Strike out line 38, on page 10, and substitute the following therefor:

"112. Subject to subsection 109(2), the Governor in Council may"

Clause 21

Strike out lines 32 to 38 inclusive, on page 16, and substitute the following therefor:

"140. (1) Where a master or seaman has lost or been deprived of

(a) any certificate granted under this Part, or

(b) any document attesting the result of an examination relating to the granting of a certificate under this Part,

the Minister shall, subject to subsection (2), cause a replacement of the original certificate or document to be made out, certified and delivered to that master or seaman."

Strike out line 43, on page 16, and substitute the following therefor:

"replacement of the original certificate or document"

Clause 27

Strike out lines 39 to 45 inclusive, on page 17, and substitute the following therefor:

"on summary conviction to a fine not exceeding two thousand dollars; and"

Clause 39

Add immediately after line 17, on page 23, the following:

"384.1(1) Subject to subsection (2) a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 384 (4) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to shipowners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

[Traduction]

cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement pris sur recommandation conjointe du Ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*."

Retrancher la ligne 20, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit :

«110. (1) Sous réserve du paragraphe 109(2), le gouverneur en conseil peut»

Retrancher la ligne 37, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit :

«112. Pour réserve du paragraphe 109(2), le gouverneur en conseil peut»

Article 21

Retrancher les lignes 29 à 34 inclusivement, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit:

«140. (1) Le Ministre délivre au capitaine ou marin qui a perdu ou à qui on a volé:

a) soit un brevet ou certificat obtenu en vertu de la présente partie,

b) soit un document témoignant du résultat d'un examen en vue de l'obtention d'un brevet ou certificat en vertu de la présente partie,

un duplicata certifié conforme de ce brevet ou certificat ou de ce document.»

Retrancher la ligne 38, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«titulaire du brevet ou certificat ou document ne l'a plus»

Article 27

Retrancher les lignes 32 à 40 inclusivement, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

«de désertion et encoeur, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de deux mille dollars;»

Article 39

Ajouter immédiatement après la ligne 20, à la page 23, ce qui suit:

«384.1 Compte tenu des dispositions de la sous-section (2), le texte de chaque règlement que le Gouverneur en conseil propose de mettre en vigueur en vertu de la sous-section 384 (4) devra être publié dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date de mise en vigueur proposée, et au cours de cette période de quatre-vingt-dix jours les propriétaires de navires et bâtiments, capitaines, marins et autres personnes intéressées devront jouir de possibilités raisonnables de soumettre des représentations au Ministre à l'égard dudit règlement.

[Text]

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that section; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation; nor does subsection (1) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (1) would therefore be prejudicial to the public interest."

Clause 44

Strike out lines 39 to 43 inclusive, on page 26, and lines 1 to 4 inclusive, on page 27, and substitute the following therefor:

"any ship as defined in Part XX, but in no case does a regulation made under subsection (1) apply to ships capable of engaging in the drilling for or the production, conservation or processing of oil or gas unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

(2.2) For the purposes of subsection (2.1), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the *Oil and Gas Production and Conservation Act*."

Clause 45

Strike out lines 39 and 40, on page 27, and lines 1 to 6 inclusive, on page 28, and substitute the following therefor:

"to ships capable of engaging in the drilling for or the production, conservation or processing of oil or gas unless that regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

(4) For the purposes of subsection (3), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the *Oil and Gas Production and Conservation Act*."

Clause 52

Strike out lines 11 and 12, on page 31, and substitute the following therefor:

"the ship is liable to detention"

Clause 51

Strike out line 21, on page 30, and substitute the following therefor:

"shall be maintained when passengers are on board."

Clause 52.1

Strike out lines 14 to 22 inclusive, on page 32, and substitute the following therefor:

"in no case does a regulation made under this section apply to ships capable of engaging in the drilling for or the production, conservation or processing of oil or gas

[Translation]

(2) Les dispositions de la section (1) ne sont pas applicables à l'égard d'un règlement proposé qui

a) a été antérieurement publié conformément aux dispositions de cette sous-section, qu'il ait ou non été modifié à la suite de représentations soumises en vertu de cette sous-section; ou

b) n'apporte pas de modifications substantielles à un règlement existant; les dispositions de la sous-section (1) ne sont pas applicables lorsque le Gouverneur en conseil juge qu'une situation d'urgence existe et que l'observance des dispositions de la sous-section (1) porterait préjudice à l'intérêt public.»

Article 44

Retrancher les lignes 41 à 44 inclusivement, à la page 26, et les lignes 1 à 6 inclusivement, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

«l'être à un navire utilisable dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement pris sur recommandation conjointe du Ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(2.2) Pour l'application du paragraphe (2.1), «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*.»

Article 45

Retrancher la ligne 46, à la page 27 et les lignes 1 à 9 inclusivement, à la page 28, et les remplacer par ce qui suit:

«qué aux navires utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement pris sur recommandation conjointe du Ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de la *Loi sur la production et conservation du pétrole et du gaz*.»

Article 52

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 31, et les remplacer par ce qui suit:

«passible de détention en conformité avec l'article 453.»

Article 51

Retrancher la ligne 19, à la page 30, et la remplacer par ce qui suit:

«de ronde d'incendie lorsqu'il y a des passagers à bord.»

Article 52.1

Retrancher les lignes 14 à 23 inclusivement, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

«pas être à un navire utilisable dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement

[Texte]

unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

(1.2) For the purposes of subsection (1.1), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the *Oil and Gas Production and Conservation Act*."

Clause 70

Strike out lines 20 to 31 inclusive, on page 40, and substitute the following therefor:

635.12(1) Subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsections 635.1(1) and 635.11(1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

Strike out lines 35 to 38 inclusive, on page 41, and substitute the following therefor:

"ment of *Transport Act* containing all of the following facts, namely,

- (a) the date and time of the broadcast,
- (b) the place from which the broadcast was made, and
- (c) the radio frequency used to make the broadcast,

shall be received in evidence and, in the absence of evidence to the contrary, is proof that the instruction or direction was broadcast by the Canadian Coast Guard."

Add immediately after line 8, on page 47, the following:

"635.20(1) Subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under subsection 635.16 shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister with respect thereto:

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a proposed regulation that

- (a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or
- (b) makes no substantive change to an existing regulation;

nor does subsection (1) apply where the Governor in Council is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsection (1) would therefore be prejudicial to the public interest."

[Traduction]

pris sur recommandation conjointe du Ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(1.2) Pour l'application du paragraphe (1.1), «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*.»

Article 70

Retrancher les lignes 26 à 36 inclusivement, à la page 40, et les remplacer par ce qui suit:

635.12(1) Les projets de règlement d'application des paragraphes 635.1(1) et 635.11(1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

Retrancher les lignes 40 à 43 inclusivement, à la page 41, et les remplacer par ce qui suit:

«des *Transports*, et qui atteste des faits suivants, est recevable en preuve et fait foi de son contenu en ce qui concerne ces faits, à savoir:

- a) le jour et l'heure de la radiodiffusion;
- b) l'endroit d'où elle été faite;
- c) la fréquence utilisée pour cette radiodiffusion.»

Ajouter immédiatement après la ligne 6, à la page 47, ce qui suit:

«635.20(1) Les projets de règlement d'application du paragraphe 635.16 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les propriétaires de navire, capitaines, marins et toute autre personne intéressée se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement qui:

- a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;
- b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.

Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus dans le cas où le Gouverneur en conseil est d'avis que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de se conformer à ce paragraphe.»

[Text]Clause 76

Strike out lines 8 and 9, on page 64, and substitute the following therefor:

"viction to a fine not exceeding two hundred fifty thousand dollars."

Strike out lines 17 and 18, on page 64, and substitute the following therefor:

"to fine not exceeding two hundred thousand dollars."

Strike out lines 24 and 25, on page 64, and substitute the following therefor:

"to a fine not exceeding two hundred thousand dollars."

Strike out line 29, on page 64, and substitute the following therefor:

"ing ten thousand dollars."

Strike out lines 35 and 36, on page 64, and substitute the following therefor:

"to a fine not exceeding two hundred thousand dollars."

Strike out lines 8 to 10 inclusive, on page 77, and substitute the following therefor:

"(2) No servant or agent of the owner of a convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters referred to in Subsection 750(1)."

Strike out line 42, on page 80, and substitute the following therefor:

"like manner as an owner entitled to"

Strike out line 1, on page 89, and substitute the following therefor:

"matters referred to in subsection 750(1) in relation to oil,"

Strike out line 20, on page 98, and substitute the following therefor:

"789. (1) If imposed or re-imposed by the Minister under subsection 791(1),"

Strike out line 48, on page 100, and substitute the following therefor:

"ment, may from time to time, by order, impose,"

Strike out line 3, on page 101, and substitute the following therefor:

"(2) The non-imposition, discontinuation or re-imposition"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-75, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos 1 to 17 and 18 which includes this report*) is tabled.

[Translation]Article 76

Retrancher les lignes 9 et 10, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit:

«sommaire, une amende maximale de deux cent cinquante mille dollars.»

Retrancher les lignes 19 et 20, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit:

«une amende maximale de deux cent mille dollars.»

Retrancher la ligne 24, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit:

«maximale de deux cent mille dollars, toute per-»

Retrancher la ligne 34, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit:

«male de dix mille dollars»

Retrancher la ligne 42, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit:

«male de deux cent mille dollars»

Retrancher les lignes 12 à 16 inclusivement, à la page 77, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Ne peut être engagée la responsabilité des préposés ou mandataires du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, ou celle des personnes effectuant des opérations de sauvetage avec le consentement du propriétaire, eu égard aux questions mentionnées au paragraphe 750(1).»

Retrancher la ligne 36, à la page 80, et la remplacer par ce qui suit:

«accorde à un propriétaire, qu'il y ait eu ou»

Retrancher la ligne 1, à la page 89, et la remplacer par ce qui suit:

«ponsabilité décrite au paragraphe 750(1) en rapport avec les hydrocarbures»

Retrancher la ligne 22, à la page 98, et la remplacer par ce qui suit:

«789. (1) Si elle est imposée ou rétablie par le Ministre en vertu du paragraphe»

Retrancher la ligne 50, à la page 100, et la remplacer par ce qui suit:

«ministre de l'Environnement, soit imposer, soit suspen-»

Retrancher la ligne 3, à la page 101, et la remplacer par ce qui suit:

«(2) Une non-imposition, une suspension ou une nouvelle»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-75, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1 à 17 et 18 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

[*Texte*]

Respectfully submitted,

[*Traduction*]

Respectueusement soumis,

Le président

DEREK BLACKBURN

Chairman

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 20, 1986

(21)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act, met at 9:46 o'clock a.m. this day, the Chairman, Derek Blackburn, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Pat Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Appearing: Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: A. Popp, General Counsel; Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard and G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 21, 1985, relating to Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, October 22, 1985, Issue No. 1*).

On Clause 52.2

Clause 52.2 carried.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

On Clause 4

Mike Forrestall moved,—That Clause 4 be amended

(a) by striking out lines 36 to 44, on page 4, and lines 1 to 6, on page 5, and substituting the following:

"3.1 (1) For the purpose of defraying the cost of services provided by the Canadian Coast Guard, the Governor in Council may make regulations respecting charges relating to those services, including, without limiting the generality of the foregoing, aids to navigation, sounding and dredging, vessel traffic services, ice breaking services and marine aid.

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (1) in relation to any ship or vessel, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a service to that particular ship or vessel, but

(a) no charge may be imposed in relation to a ship or vessel in respect of a service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship or vessel; and

[Translation]

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 MARS 1986

(21)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit, aujourd'hui à 9 h 46, sous la présidence de Derek Blackburn, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike Forrestall, Mel Gass, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Arnold Malone, Pat Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin, Marcel Tremblay.

Comparait: Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: A. Popp, avocat général; Jim Hornsby, directeur général, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne; R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine, commissaire, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 octobre 1985 relatif au projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 22 octobre 1985, fascicule n° 1*).

Article 52.2

L'article 52.2 est adopté.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

Article 4

Mike Forrestall propose,—Que l'article 4 soit modifié

a) en retranchant les lignes 37 à 45, page 4, et en y substituant ce qui suit:

"3.1 (1) Afin de couvrir les frais des installations et des services fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces installations et services, notamment en matière d'aides à la navigation, de sondage et dragage de chenaux, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'assistance maritime.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement une installation ou un service à ce navire ou bâtiment. Toutefois:

a) lorsque des navires et bâtiments sont appelés à transiter dans des eaux pour lesquelles une installation ou un service n'est généralement pas offert, aucun droit ne peut leur être imposé à cet égard,

[Texte]

(b) no charge may be imposed in relation to a ship or vessel in respect of a service during a period of the year in which that service is not generally available in relation to the waters being transited by that ship or vessel.

(3) Subject to subsection (4), a copy of each regulations that the Governor in Council proposed to make under subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation."

(b) by renumbering subsections (3), (4) and (5) as subsections (5), (6) and (7), respectively;

(c) by adding, immediately after line 23, on page 5, the following:

"(8) The Minister may designate any person as an enforcement officer for the purposes of this section and shall furnish each person so designated with a certificate of his designation.

(9) In carrying out his duties and functions under this section, an enforcement officer shall, if so requested, produce his certificate of designation to the person appearing to be in charge of any ship or vessel in respect of which the enforcement officer is acting."

(d) by renumbering subsection (6) as subsection (10);

(e) by striking out line 29, on page 5, and substituting the following:

"est payable thereon: sections 9 and 10, sec."

Brian Tobin moved,—That the amendment of Mr. Forrestall be amended by deleting the words "or vessel" in subsection (2).

After debate, the question being put on the subamendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That the amendment of Mr. Forrestall be amended by adding, in subsection (2) at the second line, immediately before the word "ship" the following words:

"federal department or agency"

After debate, the question being put on the subamendment, it was negatived.

The question being put on the amendment, as amended, of Mike Forrestall, it was agreed to, on the following recorded division:

[Traduction]

b) lorsque des navires et bâtiments sont appelés à transiter dans les eaux pendant une période de l'année pour lesquelles une installation ou un service n'est généralement pas offert à cette période, aucun droit ne peut leur être imposé à cet égard.

(3) Les projets de règlement d'application du paragraphe (1) sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les personnes intéressées se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement qui:

a) ont déjà été publiés dans les conditions prévues au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.»

b) en substituant aux actuels numéros de paragraphe (3), (4) et (5), les numéros (5), (6) et (7), respectivement;

c) en ajoutant à la suite de la ligne 23, page 5, ce qui suit:

«(8) Le Ministre peut désigner une personne en qualité d'agent d'exécution pour l'application du présent article. Cette personne ainsi nommée reçoit un certificat de sa désignation.

(9) En vertu du présent article, l'agent d'exécution doit, sur demande, dans l'exercice de ses fonctions, présenter ce certificat à la personne qui semble avoir la responsabilité du navire ou du bâtiment qui fait l'objet de ses démarches.»

d) en substituant à l'actuel numéro de paragraphe (6), le numéro (10);

e) en substituant à la ligne 29, page 5, ce qui suit:

«par le présent article: les articles 9 et 10.»

Brian Tobin propose,—Que l'amendement proposé par M. Forrestall soit modifié en retranchant les mots «ou bâtiment» du paragraphe (2).

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'amendement proposé par M. Forrestall soit modifié en retranchant la deuxième ligne du paragraphe (2) et en y substituant ce qui suit:

«l'égard d'un navire d'un ministère ou organisme fédéral sans»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté.

L'amendement proposé par Mike Forrestall, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté avec voix dissidente comme suit:

[Text]

Mike Forrestall
Mel Gass
Darryl Gray
Morrissey Johnson

YEAS

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor—8

Iain Angus

NAYS

Brian Tobin—2

Iain Angus moved,—That Clause 4 be amended by adding the following:

“(11) Notwithstanding proclamation of all other clauses of this Act, Clause 4 will not be proclaimed until:

(a) consensus has been reached with the major user groups of Coast Guard services on:

(i) the level of cost recovery;

(ii) the mechanism for implementation of charges and recovery of costs;

(b) a socio-economic impact analysis of cost recovery of Coast Guard services has been conducted, under the aegis of the Treasury Board, and tabled in Parliament;

(c) utilization of the Welland Canal has reached 75% of its capacity;

(d) January 1, 1988, or later.

(12) Notwithstanding any regulation that the Governor in Council makes pursuant to subsection (1) may be appealed directly to the Governor in Council.

(13) At a date not later than two years after proclamation of this clause, and every two years thereafter, a review conducted by a Standing Committee of Parliament will be undertaken to:

(a) determine the necessity for continuing cost recovery of Coast Guard services;

(b) determine the economic impact of cost recovery on the users of Coast Guard services;”

The Chairman ruled this amendment irreceivable in accordance with Beauchesne 773(1).

Brian Tobin moved,—That Clause 4 be amended by adding immediately following line 6, on page 5, the following:

“(3) This part does not apply to fishing vessels as defined in section 2 of the said Act.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Iain Angus

Brian Tobin—2

NAYS

Mike Forrestall

J. Patrick Nowlan

[Translation]

Mike Forrestall
Mel Gass
Darryl Gray
Morrissey Johnson

POUR

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor—8

Iain Angus

CONTRE

Brian Tobin—2

Iain Angus propose,—Que l'article 4 soit modifié en ajoutant ce qui suit:

«(11) Nonobstant la proclamation de tous les autres articles du présent projet de loi, l'article 4 ne sera pas proclamé

a) tant que les principaux utilisateurs des services fournis par la Garde côtière ne seront pas d'accord en ce qui concerne

(i) le taux de recouvrement des coûts;

(ii) les mécanismes de mise en place et de recouvrement des coûts;

b) tant qu'une analyse des répercussions socio-économique qu'entraîne le recouvrement des coûts afférents aux services fournis par la Garde côtière n'aura pas été entreprise sous l'égide du Conseil du Trésor et déposée sur le bureau du parlement;

c) tant que le canal Welland ne servira pas à 75 p. cent de sa capacité;

d) avant le 1^{er} janvier 1988, ou plus tard.

(12) Nonobstant toute prescription qu'ordonne le gouverneur en conseil en application du paragraphe (1), il peut en être appelé directement au gouverneur en conseil.

(13) Tout au plus deux ans après la proclamation du présent article et, par la suite, tous les deux ans, un Comité permanent du parlement procédera à une étude:

a) pour déterminer s'il y a lieu de continuer à recouvrer les coûts afférents aux services fournis par la Garde côtière;

b) pour juger de l'incidence économique du recouvrement des coûts sur les utilisateurs des services fournis par la Garde côtière;»

Se fondant sur l'article 773(1) du Beauchesne, le président déclare l'amendement irrecevable.

Brian Tobin propose,—Que l'article 4 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 5, page 5, ce qui suit:

«(3) La présente partie ne s'applique pas aux bâtiments de pêche ou aux bateaux de pêche comme ils sont définis dans l'article 2 de la même loi.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté comme suit:

POUR

Iain Angus

Brian Tobin—2

CONTRE

Mike Forrestall

J. Patrick Nowlan

[Texte]

Mel Gass
Darryl Gray
Arnold Malone

Joe Reid
Gordon Taylor—7

Clause 4, as amended, carried on the following recorded division:

YEAS

Mike Forrestall
Mel Gass
Darryl Gray
Morrissey Johnson

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor—8

NAYS

Iain Angus
On Clause 10

Brian Tobin—2

Mike Forrestall moved,—That Clause 10 be amended by striking out line 6, on page 8, and substituting the following:

“propulsion, but excludes

(a) pleasure yachts of less than twelve metres in length; and

(b) any vessel, boat or craft, of any length, propelled manually by oars or paddles.”

After debate, Joe Reid moved,—That the amendment of Mr. Forrestall be amended by deleting all the words after the word “than” in the first line and substituting the following therefor:

“twenty metres in length;

(b) any vessel, boat or craft, of any length, propelled manually by oars or paddles;

(c) passenger steamships not exceeding five tons gross tonnage, carrying not more than twelve passengers and having propulsion power not exceeding seventy-five kilowatts; and

(d) steamships not carrying passengers and not exceeding ten tons gross tonnage.”

After debate, Joe Reid was allowed to withdraw the subamendment.

Joe Reid moved,—That the amendment of Mike Forrestall be amended by deleting the word “twelve” and substituting the word “twenty”.

After debate, the question being put on the subamendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Mike Forrestall moved,—That Clause 10 be amended

(a) by striking out lines 7 to 15, on page 8, and substituting the following:

“(2) Regulations made under subsection 110(1) do not apply in respect of ships capable of engaging in the drilling for or the production, conservation or processing

[Traduction]

Mel Gass
Darryl Gray
Arnold Malone

Joe Reid
Gordon Taylor—7

L'article 4, sous sa forme modifiée, est adopté avec voix dissidente comme suit:

POUR

Mike Forrestall
Mel Gass
Darryl Gray
Morrissey Johnson

Arnold Malone
J. Patrick Nowlan
Joe Reid
Gordon Taylor—8

CONTRE

Iain Angus
Article 10

Brian Tobin—2

Mike Forrestall propose,—Que l'article 10 soit modifié en retranchant la ligne 8, page 8, et en y substituant ce qui suit:

«sion. La présente définition exclut:

a) les yachts de plaisance d'une longueur de moins de douze mètres; et

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.»

Après débat, Joe Reid propose,—Que l'amendement proposé par M. Forrestall soit modifié en retranchant la troisième ligne et en y substituant ce qui suit:

«vingt mètres;

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.

c) des navires à vapeur ne transportant pas plus de douze passagers, dont le tonnage brut ne dépasse pas cinq tonnes, et dont la puissance de propulsion n'excède pas soixante-quinze kW; et

d) des bâtiments à moteur ne transportant pas de passagers et dont le tonnage brut ne dépasse pas dix tonnes.»

Après débat, Joe Reid est autorisé à retirer le sous-amendement.

Joe Reid propose,—Que l'amendement proposé par Mike Forrestall soit modifié en retranchant le mot «douze» et en y substituant le mot «vingt».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement, sous sa forme modifiée, est mis aux voix et adopté.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 10 soit modifié

a) en retranchant les lignes 9 à 19, page 8, et en y substituant ce qui suit:

«(2) Les règlements pris en vertu du paragraphe 110(1) ne s'appliquent pas à l'égard de navires utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation

[Text]

of oil or gas unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

(3) For the purposes of subsection (2), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the Oil and Gas Production and Conservation Act."

(b) by striking out line 16, on page 8, and substituting the following:

"110. (1) Subject to subsection 109(2), the Governor in Council may"

(c) by striking out line 38, on page 10, and substituting the following:

"112. Subject to subsection 109(2), the Governor in Council may"

Iain Angus moved,—That the amendment of Mike Forre-
stall be amended by striking out lines 7 to 9, and substituting
the following therefor:

"the recommendation of the Minister"

After debate, the question being put on the subamendment,
it was negatived.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 10, as amended, carried.

On Clause 44

Mike ForreSTALL moved,—That Clause 44 be amended by
striking out lines 39 to 43, on page 26, and lines 1 to 4, on page
27, and substituting the following:

"any ship as defined in Part XX, but in no case does a
regulation made under subsection (1) apply to ships
capable of engaging in the drilling for or the production,
conservation or processing of oil or gas unless the
regulation so states and was made on the joint recommenda-
tion of the Minister and the Minister of Energy, Mines
and Resources.

(2.2) For the purposes of subsection (2.1), the words
"oil" and "gas" have the same meaning as in the Oil and
Gas Production and Conservation Act."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 44, as amended, carried.

On Clause 45

Mike ForreSTALL moved,—That Clause 45 be amended by
striking out lines 39 and 40, on page 27, and lines 1 to 6, on
page 28, and substituting the following:

"to ships capable of engaging in the drilling for or the
production, conservation or processing of oil or gas unless
that regulation so states and was made on the joint
recommendation of the Minister and the Minister of
Energy, Mines and Resources.

(4) For the purposes of subsection (3), the words "oil"
and "gas" have the same meaning as in the Oil and Gas
Production and Conservation Act."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

[Translation]

ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception
prévée par règlement pris sur recommandation conjointe
du Ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des
Ressources.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), «pétrole» et
«gaz» s'entendent au sens de la Loi sur la production et la
conservation du pétrole et du gaz.»

b) en retranchant la ligne 20, page 8, et en y substituant ce
qui suit:

"110. (1) Sous réserve du paragraphe 109(2), le
gouverneur en conseil peut"

c) en retranchant la ligne 37, page 10, et en y substituant ce
qui suit:

"112. Sous réserve du paragraphe 109(2), le gouverneur
en conseil peut"

Iain Angus propose,—Que l'amendement proposé pr Mike
Forrestall soit modifié en retranchant tous les mots à la suite
du mot «recommandation» et en y substituant ce qui suit:

«du Ministre.»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 10, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 44

Mike ForreSTALL propose,—Que l'article 44 soit modifié en
retranchant les lignes 41 à 44, page 26, et les lignes 1 à 6, page
27, et en y substituant ce qui suit:

«l'être à un navire utilisable dans le cadre d'activités de
forage, de production, de conservation ou de traitement
du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement
pris sur recommandation conjointe du Ministre et du
ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(2.2) Pour l'application du paragraphe (2.1), «pétrole»
et «gaz» s'entendent aux sens de la Loi sur la production et
la conservation du pétrole et du gaz.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 44, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 45

Mike ForreSTALL propose,—Que l'article 45 soit modifié en
retranchant la ligne 46, page 27, et les lignes 1 à 9, page 28, et
en y substituant ce qui suit:

«qué aux navires utilisables dans le cadre d'activités de
forage, de production, de conservation ou de traitement
du pétrole et du gaz, sauf exception prévue par règlement
pris sur recommandation conjointe du Ministre et du
ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), «pétrole» et
«gaz» s'entendent au sens de la Loi sur la production et la
conservation du pétrole et du gaz.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

[Texte]

Clause 45, as amended, carried.

On Clause 52.1

Mike Forrestall moved,—That Clause 52.1 be amended by striking out lines 14 to 22, on page 32, and substituting the following:

"in no case does a regulation made under this section apply to ships capable of engaging in the drilling for or the production, conservation or processing of oil or gas unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

(1.2) For the purposes of subsection (1.1), the words "oil" and "gas" have the same meaning as in the Oil and Gas Production and Conservation Act."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 52.1, as amended, carried.

On Clause 1

Mike Forrestall moved,—That the English version of Clause 1 be amended

(a) by striking out line 28, on page 3, and substituting the following:

"(a) any description of vessel used in"

(b) by striking out line 32, on page 3, and substituting the following:

"sections 647 to 652, any description"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Mike Forrestall moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 18, on page 4, and substituting the following:

"consistent units,

but does not include such a craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers;"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 1, as amended, carried.

The Title carried.

The Bill C-75, as amended, carried.

Ordered,—That the Committee order a reprint of Bill C-75, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

The Chairman was instructed to report Bill C-75, as amended, to the House.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned.

[Traduction]

L'article 45, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 52.1

Mike Forrestall propose,—Que l'article 52.1 soit modifié en retranchant les lignes 14 à 23, page 32, et en y substituant ce qui suit:

«pas l'être à un navire utilisable dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole et du gaz, sauf exception prévue par règlement pris sur recommandation conjointe du Ministre ou du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

(1.2) Pour l'application du paragraphe (1.1), «pétrole» et «gaz» s'entendent au sens de la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 52.1, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 1

Mike Forrestall propose,—Que la version anglaise de l'article 1 soit modifiée

a) en retranchant la ligne 28, page 3, et en y substituant ce qui suit:

«(a) any description of vessel used in»

b) en retranchant la ligne 32, page 3, et en y substituant ce qui suit:

«sections 647 to 652, any description»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Mike Forrestall propose,—Que l'article 1 soit modifié en retranchant la ligne 18, page 4, et en y substituant ce qui suit:

«dans des unités compatibles.

Sont exclus les engins utilisés exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas de passagers;»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 1, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C-75, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est ordonné,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-75, sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Le président reçoit instruction de faire rapport, à la Chambre, du projet de loi C-75 sous sa forme modifiée.

A 12 h 40, le Comité s'ajourne.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

[Text]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, March 20, 1986

• 0951

The Chairman: Order. We will continue our clause-by-clause debate on Bill C-75. Again appearing as witnesses are Mr. Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; Mr. A. Popp, General Counsel from the Department of Transport; Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard; Mr. Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development; and Mr. R.A. Quail, Commissioner, Canadian Coast Guard, and Deputy Administrator, Marine Administration, Department of Transport.

On clause 52

The Chairman: Last day I indicated that we could probably dispense with subclause 52.2 very quickly this morning, in that there are no amendments. I do not quite recall why we stood it. I think Mr. Angus at that time felt there might be an amendment, and therefore we simply stood it and passed on. Is that correct, Mr. Angus?

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am at a loss to remember that particular action. Having looked at the particular clause just now, nothing comes to mind. I would obviously have to check.

The Chairman: Mr. Tobin, on a point of order.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let the record show that out of consideration for a possible question in the mind of Mr. Angus, in his absence last night members of this committee stood this clause to give him an opportunity today to say in fact he had no amendment. Let that attitude of co-operation and gentlemanly behaviour prevail during the day, sir.

The Chairman: The Chair will be eternally grateful for that intervention.

We will now proceed with this booklet of amendments, 19-3-86, and we are going to clause 1.

On clause 1

The Chairman: The first amendment is PC-1C, and I presume Mr. Forrestall would like to move it.

Mr. Tobin: Point of order. Mr. Chairman, the normal procedure, as I understand it, is to finish all clauses and then do clause 1 last, versus doing clause 1 first. I would presume we would then do clause 4, clause 10, and finish with clause 1. That is the normal procedure. It is one I would suggest to members is . . .

[Translation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 20 mars 1986

Le président: À l'ordre. Nous allons donc poursuivre l'examen article par article du projet de loi C-75. Nous accueillons encore ce matin M. Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; M. A. Popp, avocat général du même ministère; M. G.R. Stewart, commissaire adjoint à la Garde côtière canadienne; M. Jim Hornsby, directeur général de la Sécurité des navires, et M. Fergus Millar, chef de l'Elaboration de la législation de la Garde côtière canadienne; M. R.A. Quail, commissaire de la Garde côtière et sous-administrateur de l'Administration maritime, au ministère des Transports.

Nous mettons l'article 52 en délibération.

Le président: J'avais indiqué à la dernière séance que nous pourrions sans doute adopter très rapidement le paragraphe 52.2, ce matin, puisqu'il n'y a pas d'amendements. Je ne me souviens pas exactement pourquoi nous l'avions mis de côté. Si je ne me trompe, c'est parce que M. Angus pensait qu'il y aurait peut-être un amendement à ce paragraphe, ce qui faisait que nous étions passés au suivant. Est-ce que c'est cela, monsieur Angus?

M. Angus: Monsieur le président, je ne sais plus très bien non plus moi-même, et je ne m'en souviens guère. Je viens de m'y reporter à l'instant, et je n'ai rien de particulier à vous dire à ce sujet. Il faudrait que je vérifie.

Le président: Monsieur Tobin, vous invoquez le Règlement.

M. Tobin: Monsieur le président, signalons ici pour le compte rendu de séance, que les membres du Comité avaient mis de côté ce paragraphe hier, en considération du fait que M. Angus, qui serait absent, aurait peut-être une question à poser, et pour donc lui donner la possibilité aujourd'hui de préciser qu'il n'en avait pas. Faisons donc en sorte que le même esprit de collaboration, et la même délicatesse, marquent les travaux de notre séance d'aujourd'hui.

Le président: Le président vous sera éternellement reconnaissant de cette intervention.

Nous allons donc passer maintenant à notre liasse d'amendements, 19-3-86, et nous mettons l'article 1 en délibération.

Article 1

Le président: Le premier amendement est le PC-1C, et je suppose qu'il revient à M. Forrestall.

M. Tobin: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, la procédure habituelle, si je ne me trompe, est que l'on adopte d'abord tous les articles, en terminant par l'article 1, au lieu de faire l'inverse. Cela signifie que nous avons d'abord l'article 4, l'article 10, avant l'article 1. Voilà comment l'on procède habituellement. Je conseillerais que l'on s'y tienne . . .

[Texte]

The Chairman: That is only, Mr. Tobin, if there is a short title. There is no short title.

Mr. Tobin: I would ask guidance from members on how they would want to proceed. I would suggest we might expedite matters by getting on now to clauses 4 and 10 and dealing with clause 1 last.

Mr. Angus: Do them in reverse order: 10, 4, 1.

Mr. Tobin: Whatever.

Mr. Angus: Mr. Chairman, the concern is that just in case, as a result of any amendments that are brought forward for clauses 10 or 4...

Mr. Tobin: Deal with those first.

Mr. Angus: —it may necessitate... and at this time I do not believe there are any that do affect clause 1. But just in case, so we do not have to get through that complicated procedure of reopening clause 1...

The Chairman: Mr. Forrestall, is that acceptable?

Mr. Forrestall: I understand your ruling, but it is quite acceptable to stand clause 1. We could go to...

• 0955

The Chairman: The reason I was trying to insist on clause 1 is that is the way we started...

Mr. Forrestall: Yes, we did.

The Chairman: —and I recall that Mr. Forrestall had a point of order on that one and that we had cleared it up at that time, the short title versus the long title. But if you wish to proceed this way, it is fine with me.

Mr. Tobin: We may as well.

On clause 4

The Chairman: Okay, we will go then to clause 4, and the first one is in the name of Mr. Angus on page 3.

Mr. Angus: Mr. Chairman, one brief point. I guess it really does not matter, but we had talked about starting with clause 10, and all of the subsequent clauses that follow in line, then doing clause 4, then doing clause 1. I mean, in terms of the private discussions we had, I think that was the suggestion.

The Chairman: Well, proposed amendment A-1C is out of order anyway. The proper procedure is simply to vote against the clause.

Mr. Angus: I have not moved it yet.

The Chairman: All right, move it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, you are continuing to go, starting with clause 4, then?

The Chairman: We are on clause 4 now.

[Traduction]

Le président: On procède ainsi, monsieur Tobin, lorsqu'il y a un titre abrégé. Dans ce cas-ci, nous n'en avons pas.

M. Tobin: Il serait peut-être bon de demander aux membres du Comité ce qu'ils veulent. Je propose que nous expédions donc l'article 4 et l'article 10, pour terminer par l'article 1.

M. Angus: Plutôt dans l'ordre inverse: 10, puis 4, et enfin 1.

M. Tobin: Comme vous voulez.

M. Angus: Monsieur le président, le seul petit problème c'est que certains amendements, aux articles 10 et 4, pourraient faire...

M. Tobin: Commencez donc par ces articles.

M. Angus: ... qu'il faille... Cependant, je ne pense pas que cela ait quelque conséquence que ce soit pour l'article 1. Mais au cas où il en serait ainsi, et pour ne pas s'exposer à devoir remettre en délibération l'article 1, ce qui est assez compliqué...

Le président: Monsieur Forrestall, qu'en pensez-vous?

M. Forrestall: Je comprends très bien ce que vous dites, mais je pense que l'on peut effectivement très bien mettre de côté l'article 1, pour le moment. Nous pourrions alors...

Le président: La raison pour laquelle j'insistais pour que nous commençons par l'article 1, est que c'est précisément ce que nous avions d'abord fait...

M. Forrestall: Oui, en effet.

Le président: ... et je me souviens très bien que M. Forrestall avait invoqué le Règlement à ce sujet, et que nous avions tiré au clair cette question du titre abrégé, et du titre au complet. Mais si vous voulez donc procéder autrement, je n'y vois aucun inconvénient.

M. Tobin: Je pense que ce serait aussi bien.

Article 4

Le président: Très bien, nous allons donc passer à l'article 4, et le premier amendement est celui de M. Angus, à la page 3.

M. Angus: Monsieur le président, très rapidement, si vous le permettez. Je pense que cela n'a pas grande importance, mais nous avions parlé de commencer par l'article 10, et de procéder ensuite par ordre décroissant, article 4, puis 1. Si je ne me trompe c'est ce que nous avions décidé, lors de notre petite discussion entre nous.

Le président: De toute façon, l'amendement A-1C est irrecevable. Dans un cas comme celui-là, la façon normale de s'y prendre est de voter contre l'adoption de l'article.

M. Angus: Mais je n'ai toujours pas proposé mon amendement.

Le président: Très bien, allez-y.

M. Angus: Monsieur le président, vous commencez donc par l'article 4?

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: Proposed amendment A-1C at page 3 of your amendments booklet.

Mr. Angus: I move that clause 4 of Bill C-75 be deleted and that all further clauses be renumbered accordingly.

The Chairman: The Chair rules that the proposed amendment is out of order. Are we ready for the question?

Mr. Angus: No, no. Mr. Chairman, I have further amendments.

The Chairman: I am sorry, we do not even vote on it. It is out of order.

Mr. Nowlan: That is right, it is out of order. If an amendment is out of order you do not vote.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I thought you were calling clause 4.

Some hon. members: No, no.

Mr. Angus: I knew it was out of order so there is no vote.

The Chairman: No, I am sorry. I am calling amendment A-1C. We are dealing with clause 4 now.

Mr. Angus: Okay. Mr. Chairman, part of the . . .

The Chairman: We are dealing with amendments to clause 4. Is that clear?

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman, it is clear.

The Chairman: Do you wish to introduce your amendment, A-1C?

Mr. Angus: I thought I just got ruled out of order on that.

The Chairman: Well, it is out of order, and I ruled it out of order.

Mr. Angus: Right. Okay.

The Chairman: So we move on to the next one, which is PC-3C. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, before introducing amendments that we have to clause 4, might I make one or two fairly brief remarks? I would like, and I know the Minister would want me to do so, to highlight some of the important improvements which have been made to the clause now before us.

We believe these amendments go a long way in responding to the concerns of those who appeared before the committee in the past several weeks. We have included, members will note, in the clause the mandatory requirement to publish a copy of each regulation setting out new or revised charges in the *Canada Gazette* at least 90 days prior to the intended date of introduction. A reasonable period of time will be given during this 90-day period for any affected person or group to file a notice of objection to the charges with the Minister of Transport.

Mr. Chairman, to allow for an appeal process, an investigation into the nature of the objection may be carried out, using one of a number of alternatives which the Minister has at his

[Translation]

M. Angus: Très bien.

Le président: L'amendement en question, A-1C, se trouve à la page 3 de vos amendements.

M. Angus: Je propose que l'article 4 du projet de loi C-75 soit supprimé, et que les articles suivants soient renumérotés.

Le président: Le président déclare que cet amendement est irrecevable. Êtes-vous prêts à voter?

M. Angus: Non, monsieur le président; j'ai d'autres amendements à présenter.

Le président: Excusez-moi, nous n'avons même pas à voter, puisqu'il est irrecevable.

M. Nowlan: En effet, lorsqu'un amendement est irrecevable, on ne vote pas.

M. Angus: Monsieur le président, je pensais que vous aviez mis l'article 4 en délibération.

Des voix: Non, non.

M. Angus: Je savais que l'amendement était irrecevable, et il n'y a pas effectivement lieu de voter.

Le président: Excusez-moi, je mets l'amendement A-1C en délibération. Et nous sommes à l'article 4.

M. Angus: Très bien. Monsieur le président, en partie . . .

Le président: Nous en sommes aux amendements à l'article 4. Est-ce bien clair?

M. Angus: Oui, monsieur le président, c'est clair.

Le président: Voulez-vous donc présenter votre amendement, A-1C?

M. Angus: Mais je croyais que vous l'aviez déclaré irrecevable.

Le président: Effectivement, il est irrecevable, et c'est ce que j'ai dit.

M. Angus: Très bien.

Le président: Nous passons donc à l'amendement suivant, PC-3C. Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

M. Forrestall: Monsieur le président, avant de présenter nos amendements à l'article 4, me permettriez-vous de dire rapidement deux choses? J'aimerais, et je sais que c'est ce que le ministre attend de moi, vous expliquer en quoi ces modifications sont un progrès énorme.

Voilà des amendements, en effet, qui répondent, dans une large mesure, aux requêtes de certains des témoins qui ont comparu dans les semaines qui viennent de s'écouler. Les membres du Comité remarqueront que nous avons également inclus dans le nouvel article, l'obligation de publier, dans la *Gazette du Canada*, et 90 jours avant l'entrée en vigueur, tout projet de règlement portant sur une nouvelle méthode d'imposition des droits. Les groupes ou personnes intéressés auront donc un délai raisonnable de 90 jours pour faire connaître leurs objections au ministre des Transports.

Monsieur le président, au cas où les intéressés voudraient faire appel, une enquête pourrait être ouverte, selon une des

[Texte]

disposal, including, I might add, the holding of public hearings if required.

The Minister has emphasized the public consultation effort which is to take place before any program of charges for Coast Guard services will be introduced. In order to provide for this consultative process, he has stated that the proclamation of clause 4 will not take place before January of 1987.

The Minister has twice appeared before us to explain the scope of the clause, to clarify his intentions, and on his most recent appearance to describe the government's proposed amendments. At that time, the Minister indicated that he would delete the reference to "facilities". This, Mr. Chairman, has been done.

In addition, in response to a representation made with respect to channel sounding, and in the interests of clarifying the clause, we are pleased to delete the word "channel", so now we simply have "sounding and dredging".

• 1000

With these brief introductory remarks, Mr. Chairman, may I introduce an amendment which will give effect to it.

I move that clause 4 of Bill C-75 be amended (a) by striking out lines 36 to 44 on page 4 and lines 1 to 6 on page 5 and substituting the following:

Mr. Nowlan: On a point of order, Mr. Chairman, I know the procedure, but because that is a two-page amendment I wonder if it would expedite matters if Mr. Forrestall agreed that it is moved as tabled. Take it as read, as we do many other things.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Nowlan: As long as the one he has is the same as we have.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have in your packet and document, page 4, PC-3C for use in Parliament: clause 4, pages 4 and 5. If that is the document we all have and if that is procedurally acceptable and will cause us no problems then I have no hesitation.

Then might I move that the document I have just described dealing with clause 4 be moved.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Angus.

Mr. Angus: I have a further amendment to offer to the government's amendment so I guess I would like to move a subamendment. I have just given a copy to the clerk, who is getting it photocopied. I will pass one to the Parliamentary Assistant and one to the government side.

[Traduction]

méthodes à la disposition du ministre, ce qui comprend, j'ajouterais, la possibilité de tenir des audiences publiques.

Le ministre a insisté sur la nécessité de consulter les groupes intéressés, avant l'entrée en vigueur des dispositions concernant les droits qui seraient prélevés en échange des services de la Garde côtière. Afin que cette consultation puisse effectivement avoir lieu, il a ajouté que l'article 4 ne prendrait effet qu'à partir du mois de janvier 1987.

Le ministre a comparu deux fois devant le Comité, pour nous expliquer le sens de cet article, et pour bien préciser ses intentions; il a également, la dernière fois, présenté les amendements du gouvernement. À cette occasion il a précisé qu'il supprimerait le terme «installations». Voilà qui est fait, monsieur le président.

De plus, et parce que certains intéressés l'avaient demandé, mais également pour que l'article soit clair, nous sommes heureux d'annoncer que le terme «chenaux» a été supprimé, si bien que l'on ne parle plus maintenant que de «sondage et dragage».

Après ces quelques remarques liminaires, monsieur le président, je vais peut-être maintenant présenter l'amendement lui-même.

Je propose que l'article 4 du projet de loi C-75 soit modifié a) par substitution aux lignes 37 à 45 de la page 4 et aux lignes 1 à 5 de la page 5, de ce qui suit:

M. Nowlan: J'invoque le Règlement, monsieur le président; je connais très bien la façon de procéder, mais étant donné qu'il s'agit d'un amendement de deux pages, nous pourrions peut-être—par économie—demander à M. Forrestall de présenter son amendement comme il a été déposé auprès du Comité. Exactement comme nous le faisons dans bien d'autres circonstances, ouvrir la discussion, comme si l'amendement avait été lu.

Le président: Ai-je l'accord du Comité?

M. Nowlan: À condition bien sûr que sa version soit la même que celle que nous avons sous les yeux.

M. Forrestall: Monsieur le président, dans cette liasse d'amendements que vous nous avez donnée, à la page 4, l'amendement PC-3C, rubrique: «à l'usage du Parlement», article 4, pages 4 et 5. Si c'est bien ce que nous avons tous sous les yeux, et si le Règlement le permet, je ne vois aucun inconvénient à ce que nous procédions comme le propose mon collègue.

Puis-je alors présenter cet amendement, tel qu'il se trouve dans la liasse de documents que je viens de citer, amendement à l'article 4.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Angus.

M. Angus: J'ai moi un autre amendement à proposer, ce serait un sous-amendement à l'amendement du gouvernement. J'en ai donné copie au greffier, qui va le faire photocopier. Je vais également en donner un exemplaire au secrétaire parlementaire, et aux députés de la majorité.

[Text]

I move that clause 4 be further amended by adding after section 10 (of PC-3C) . . .

Mr. Nowlan: Can you wait until we get a copy?

Mr. Angus: —the following . . .

The Chairman: I would like to, if I could, Mr. Angus, call upon you to wait until we have dealt with PC-3C because I understand it adds. It does not affect or amend this amendment; it simply adds a proposed section 10, I believe it is. Could you then introduce your subamendment after we have dealt with PC-3C?

Mr. Angus: As long as when you use the phrase “dealt with” that does not include a vote on the clause.

The Chairman: That is correct.

Mr. Angus: Okay, that is fine. That gives members more time to look at the draft copy.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I have a subamendment that in fact does not add but takes away a number of words in the amendment that has been proposed by Mr. Forrestall—so it is indeed a correct, procedurally, amendment to the amendment in that it does not add any additional clauses—which it may be appropriate that I introduce now versus later.

In introducing it, let me say that we in the Liberal Party are opposed to clause 4 as constituted, and later amendments, because of the procedure, will show that we are opposed to the full amendment as put by Mr. Forrestall. But in the expectation that the government has the support of its members and that indeed, being a realist, the amendment as proposed by Mr. Forrestall may indeed carry today in the way it is presented, reluctantly and regretfully I move an amendment to the amendment. I have tabled it; I do not know if it is distributed yet. Has it been distributed? Oh yes.

The Chairman: Might I ask, Mr. Tobin, if . . .

Mr. Tobin: It is very simple. I can point it out to members in two seconds.

The Chairman: I just want to ask if what you are proposing takes the place of L-1C, L-2C . . .

Mr. Tobin: No, Mr. Chairman, it changes, adds nothing, takes nothing away by way of full clauses. It removes a word.

The Chairman: Okay.

Mr. Tobin: The amendment is—and perhaps I should read it—two words. That clause 4 be amended by deleting lines 36 to 44 on page 4 and lines 1 to 6 on page 5 and substituting the following:

[Translation]

Je propose que l'article 4 soit donc amendé, en ajoutant, après le paragraphe 10 (de l'amendement PC-3C) . . .

M. Nowlan: Pourriez-vous attendre que nous en ayons copie?

M. Angus: . . . ce qui suit . . .

Le président: Si vous le permettez, monsieur Angus, j'aimerais que nous discussions d'abord de l'amendement PC-3C, puisque vous ne faites que proposer un additif. Cela ne change rien au texte de l'amendement lui-même; vous ajoutez simplement un paragraphe 10, si j'ai bien compris. Voudriez-vous donc attendre que nous en ayons terminé avec la discussion de PC-3C?

M. Angus: À condition que l'on ait simplement «discuté», comme vous le dites, de l'amendement, ce qui veut dire que l'on n'a pas voté sur l'article du projet de loi.

Le président: Oui.

M. Angus: Dans ce cas, je veux bien. Cela donnera le temps aux députés de prendre connaissance de mon sous-amendement.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: J'ai également un sous-amendement à présenter, qui n'ajoute rien, mais qui retranche plutôt certains termes de l'amendement proposé par M. Forrestall; du point de vue de la procédure je pense que cet amendement à l'amendement est recevable puisqu'il n'ajoute rien . . . ce qui fait que je pourrais peut-être le présenter dès maintenant.

J'en profite alors pour dire que le Parti libéral est opposé à l'article 4 tel qu'il est rédigé, et les amendements que nous allons devoir attendre pour présenter—pour des raisons de procédure—montreront que nous ne sommes pas non plus favorables à l'amendement que présente M. Forrestall. Mais étant donné que le gouvernement a l'appui des députés de la majorité, le réalisme impose de penser que l'amendement de M. Forrestall sera effectivement adopté aujourd'hui, tel qu'il nous est présenté; voilà pourquoi je propose, à regret et en désespoir de cause, un amendement à cet amendement. Je l'ai déposé auprès du greffier; je ne sais pas si vous en avez un exemplaire. A-t-il été distribué? Je vois que oui.

Le président: Pourrais-je vous demander, monsieur Tobin . . .

M. Tobin: C'est très simple, je peux expliquer en deux secondes aux députés de quoi il s'agit.

Le président: Si ce que vous nous proposez vient à la place de L-1C, L-2C . . .

M. Tobin: Non, monsieur le président, cet amendement n'ajoute ni ne retranche aucune disposition au complet, il s'agit simplement de supprimer un terme.

Le président: Très bien.

M. Tobin: Cet amendement—peut-être devrais-je le lire—je propose que l'article 4 soit modifié, par substitution aux lignes 36 à 45 de la page 4, et 1 à 5 de la page 5, de ce qui suit:

[Texte]

3.1(1) For the purpose of defraying the cost of services provided by the Canadian Coast Guard, the Governor in Council may make regulations respecting charges relating to those services, including, without limiting the generality of the foregoing, aids to navigation, channel sounding and dredging, vessel traffic services, ice breaking services and marine aid.

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (1) in relation to any ship

The words 'or vessel' are deleted.

regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a service to that particular ship.

The words "or vessel" again are deleted, and the amendment goes on from there:

but (c) no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship.

I do not know if the words "or vessel" appear again, but if they, do they are deleted.

• 1005

Basically, the purpose of this clause, as I say, is to delete the words "or vessel" from the government's amendment. The Liberal Party is opposed to clause 4 and we will move a subsequent amendment to indicate that we are opposed to the clause in principle, but since Forrestall's amendment, which is being moved at this time, enjoys the support of the government members and therefore will be passed, we want to move that those words "or vessel" be deleted.

We believe the result of the amendment will certainly be to clarify that small boats, rowboats, canoes and so on, in no way at any time shall be included under the provisions of this clause, Mr. Chairman. While that may seem insignificant, about 30% of the boats in this country are indeed canoes and of the rowboat variety, and we would hope the government would accept this amendment as an improvement on a clause which in principle I oppose.

The Chairman: What you are proposing, Mr. Tobin, is simply to amend the amendment by Mr. Forrestall by deleting the words "Or vessel" in subclause (2).

Mr. Tobin: That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if you care to put the question, we are quite prepared to accept that change.

I might add, simply for the record, that all it removes is rowboats or boats propelled by oars.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just for the record, I will be supporting this change, but it is a change in a clause that I, like Mr. Tobin, am fundamentally opposed to in principle.

[Traduction]

3.1 (1) Afin de couvrir les frais des services fournis par la Garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces services, notamment en matière d'aides à la navigation, de sondage et dragage des chenaux, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'escorte de navires ou de bâtiments.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire

Les termes «ou bâtiment» sont supprimés.

sans considérer si la Garde côtière canadienne fournit réellement un service de navigation à ce navire.

Les termes «ou bâtiment» sont encore supprimés, et à partir d'ici, cela donne:

mais c) lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux où un service n'est généralement pas offert, aucun droit ne peut lui être imposé à cet égard.

Je ne sais pas si les termes «ou bâtiment» sont encore utilisés, mais dans l'affirmative, ils seraient supprimés.

Pour l'essentiel, et comme je l'ai dit, il s'agit de supprimer les termes «ou bâtiment», contenus dans l'amendement du gouvernement. Le Parti libéral est opposé à l'adoption de cet article 4, et nous allons présenter plus tard un amendement à cet effet, mais puisque l'amendement que nous présente maintenant M. Forrestall sera voté par les députés de la majorité, je voudrais proposer dès maintenant que l'on supprime les termes «ou bâtiment».

Cet amendement permettra de bien préciser que les petits bateaux, les bateaux à rames, les canoës, etc., ne seront pas visés par les dispositions de l'article. Cela peut paraître sans grande importance, mais 30 p. 100 des bateaux de ce pays sont en fait des canoës, de petites barques, etc., et nous espérons que le gouvernement acceptera cet amendement, qui représente un progrès, même si par ailleurs nous sommes tout à fait opposés au principe de l'article.

Le président: Ce que vous proposez, monsieur Tobin, est un amendement à l'amendement de M. Forrestall, qui consiste à supprimer les termes «ou bâtiment», au paragraphe (2).

M. Tobin: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous voulez que nous passions au vote, nous sommes effectivement prêts à accepter cette modification.

J'ajouterais tout de même, pour le compte rendu de séance, que cela consiste simplement à exclure du champ d'application de l'article les skiffs, bateaux à rames ou avirons.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, pour le compte rendu, j'aimerais dire que je suis favorable à cette modification, même si par ailleurs—comme M. Tobin lui-même—je suis fondamentalement et radicalement opposé au principe de l'article.

[Text]

Mr. Nowlan: We have heard that for several days.

Mr. Angus: No, you have not.

Mr. Nowlan: Let us get on with this corrected version which approves a clause you do not like anyway. Question.

Subamendment agreed to

The Chairman: Now, we are still on PC-3. Mr. Tobin, you have an amendment here, L-1C. Is that a subamendment?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, no it is not a subamendment.

The Chairman: It is on page 8.

Mr. Tobin: Yes. It is not a subamendment, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, are we going to deal with Mr. ForreSTALL's amendment first and then go on to the others that are substantive changes?

• 1010

The Chairman: We are having a problem here. I want to prevent any blow-up that might occur later on. We are dealing with PC-3C. If this should carry, I am informed that it is entirely possible that the other amendments would be out of order.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, that was a point of order I was waiting to raise before we had any vote. I do not know how we can deal with Mr. ForreSTALL's amendment other than just having a general discussion; but then we cannot have a vote, because having a vote would automatically make other amendments out of order.

Mr. Chairman, the proper procedure would be to deal with Mr. Angus' amendment and my amendment to the clause as currently drafted, versus the proposal as outlined by Mr. ForreSTALL, and then to come back to Mr. ForreSTALL's amendment.

Mr. Angus: Just further on that point, Mr. Chairman . . .

The Chairman: In that case, Mr. ForreSTALL, would you withdraw your amendment for the time being and then reintroduce it after we have dealt with these other amendments on clause 4?

Mr. ForreSTALL: I am not particularly disposed to doing that. What I am asking for is acceptance of this amendment. We still have the clause in front of us as amended, and I think that gives us ample opportunity and scope to introduce further amendments to the clause and provide the members with the opportunity to address the substantiveness of clause 4 without your having to find subsequent amendments out of order. I think we are just dealing with an amended clause 4. I was not calling for the question on clause 4; I was calling for the question of our amendment to clause 4.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to that point of order, Mr. ForreSTALL's remarks, it should be pointed out, Mr. ForreSTALL,

[Translation]

M. Nowlan: Voilà déjà des jours et des jours que nous entends répéter cela.

M. Angus: Non, pas ça.

M. Nowlan: Passons donc à cette nouvelle version de cet article que vous n'approuvez pas. Votons.

Le sous-amendement est adopté

Le président: Nous en sommes toujours à PC-3. Monsieur Tobin, je vois que vous avez ici un amendement, L-1C. Est-ce un sous-amendement?

M. Tobin: Monsieur le président, ça n'est pas un sous-amendement.

Le président: C'est à la page 8.

M. Tobin: Oui. Ça n'est pas un sous-amendement, monsieur le président.

Monsieur le président, nous allons tout d'abord adopter l'amendement de M. ForreSTALL, et nous pourrions ensuite passer aux autres propositions de modification portant sur le fond.

Le président: Nous avons un petit problème. Afin d'éviter toute altercation, je vous rappelle que nous en sommes au PC-3. S'il est adopté, il est fort possible que les autres amendements soient jugés irrecevables.

M. Tobin: Monsieur le président, c'est justement le Règlement que je voulais invoquer avant le vote. À mon avis, l'amendement de M. ForreSTALL ne peut se prêter qu'à une discussion générale, car s'il était soumis au vote, les autres amendements deviendraient automatiquement irrecevables.

Monsieur le président, il conviendrait d'examiner d'abord l'amendement de M. Angus et le mien, avant de revenir à l'amendement de M. ForreSTALL.

M. Angus: À ce sujet, monsieur le président . . .

Le président: Dans ce cas, monsieur ForreSTALL, puis-je vous demander de retirer votre amendement pour l'instant et de le représenter tout à l'heure, une fois que nous aurons disposé des autres amendements relatifs à l'article 4?

M. ForreSTALL: Je n'en ai pas tellement envie. Mon objectif, c'est de faire accepter mon amendement, que j'ai déjà présenté, et nous aurons certainement l'occasion tout à l'heure de présenter d'autres amendements au même article, ce qui permettra aux députés de revenir sur le contenu de l'article 4 sans que vous ayez pour autant à déclarer leurs amendements irrecevables. Nous sommes donc tout simplement saisis d'un article 4 modifié. Je n'allais pas demander le vote sur l'article 4, mais plutôt sur mon amendement à l'article 4.

M. Tobin: Monsieur le président, permettez-moi de vous signaler, suite à l'intervention de M. ForreSTALL, que si son

[Texte]

that if your amendment goes through it is my feeling that a number of the amendments to follow would be potentially out of order for reasons that the chairman has already indicated to us on other days.

Mr. Forrestall, I hope what we can do—and it is purely a procedural problem—is deal with Mr. Angus' amendment, deal with mine, which is not going to take a long period of time, I can assure you, come back to yours, and then the full clause. It is simply a procedural matter. We are not going to proceed any quicker by going yours first and then having to draft other neat ways of trying to move our amendments.

The Chairman: We have a problem. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: On a point of order, Mr. Chairman, surely the chairman is running the committee, and it is procedural, I agree. Surely the normal course is to move Mr. Forrestall's amendment, we dispose of it, you can move further subamendments to it and we go on that way. If those subamendments are ruled out of order, okay; so be it. But surely you have to get the amendment on the table and then move.

I see Mr. Angus, he can move his matter—I do not see any reason why he could not—after we get this thing on the table one way or the other. Otherwise the whole thing breaks down, as is the problem right now. We started to deviate from what is the normal procedure, and that is why we are in this little position. I see your researcher shaking his head behind you, but as far as I am concerned that is the way I have seen motions put and that is the way we have worked.

The Chairman: The problem here is that we go by the lines in the bill, and Mr. Forrestall's amendment begins at the beginning of that clause—indeed, the page before. Now, the other amendments start during and at the end of Mr. Forrestall's amendment. So I am very doubtful whether we can start hearing amendments to those parts of the clause that have already been dealt with and passed, presumably, in Mr. Forrestall's amendment. That is the problem the Chair is in.

Now, we have two options here: either Mr. Forrestall will agree to withdraw for the time being and we hear the other amendments, or the other amendments get tied to Mr. Forrestall's amendment as subamendments.

• 1015

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may. Looking at the amendment that I propose to move, I cannot add it to the existing clause in Bill C-75. It can only be added to Mr. Forrestall's version. To expedite matters, I could add a little bit to my amendment to delete the last line of Mr. Forrestall's amendment, and then write it back in so it does become an attachment, and deal with it there. I do not think Mr. Forrestall should withdraw.

The Chairman: You are talking about A-2C?

[Traduction]

amendement est adopté, un certain nombre des autres amendements portant sur le même article risquent d'être jugés irrecevables, pour les raisons que le président a mentionnées l'autre jour.

Monsieur Forrestall, ce n'est qu'un problème de procédure, mais j'espère que nous allons nous entendre pour examiner d'abord l'amendement de M. Angus et le mien, ce qui ne devrait pas prendre très longtemps, avant de revenir au vôtre et, finalement, à l'article lui-même. C'est simplement une question de procédure. Nous n'irons certainement pas plus vite si vous présentez le vôtre d'abord, car cela nous obligera à reformuler nos propres amendements.

Le président: Nous avons un petit problème. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, c'est vous qui dirigez les travaux du Comité, et nous nous heurtons aujourd'hui à un problème de procédure. Normalement, c'est à M. Forrestall de présenter son amendement, et une fois que nous en avons disposé, on peut proposer d'autres sous-amendements. Si ces derniers sont jugés irrecevables, tant pis, mais il faut d'abord que M. Forrestall propose son amendement.

Je ne vois pas pourquoi M. Angus ne pourrait pas présenter son amendement une fois qu'on aura disposé de celui de M. Forrestall. Si nous ne respectons pas la procédure normale, nous risquons d'avoir des problèmes, comme c'est déjà le cas. C'est en effet parce que nous nous sommes écartés de la procédure normale que nous avons ce petit problème. Votre recherchiste fait non de la tête, mais je sais, par expérience, que c'est ainsi que les motions doivent être présentées.

Le président: Normalement, l'ordre de présentation des amendements est déterminé par la première ligne du projet de loi qu'ils modifient. Or, l'amendement de M. Forrestall commence au début de l'article, c'est-à-dire à la page précédente. Les autres amendements commencent au milieu et à la fin de l'amendement de M. Forrestall. Je ne vois donc pas comment nous pourrions commencer à examiner des amendements modifiant des parties de l'article dont on a déjà disposé avec l'amendement de M. Forrestall. Voilà le problème qui se pose au président.

Nous avons deux solutions: Ou bien M. Forrestall accepte de retirer son amendement pour que nous puissions examiner les autres amendements, ou bien les autres amendements sont reliés à celui de M. Forrestall sous forme de sous-amendements.

M. Angus: Monsieur le président, étant donné le libellé de mon amendement, il est impossible de l'ajouter à l'article tel que proposé dans le projet de loi C-75. Il ne peut être ajouté qu'à la version proposée par M. Forrestall. Pour gagner du temps, je pourrais peut-être modifier un peu mon libellé en supprimant la dernière ligne de l'amendement de M. Forrestall et en la rajoutant dans le mien. Toutefois, j'estime que M. Forrestall ne devrait pas retirer son amendement.

Le président: Vous voulez parler de l'amendement A-2C?

[Text]

Mr. Angus: No.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, Mr. ForreSTALL . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Nowlan: You brought this on yourself.

The Chairman: I will recognize you in a moment. I am sorry, I did not have this one before me. It was just passed around.

It appears that Mr. Angus' amendment can be dealt with that way, but I have a problem with Mr. Tobin's L-1C and L-2C, and L-3C, I believe. Those are three amendments. Mr. Tobin, can you tie those in as subamendments to Mr. ForreSTALL's amendment?

It is my understanding that if we deal with Mr. ForreSTALL's amendment now, and it is passed, we cannot go back to those sections in the clause.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we will put them as subamendments, if you are telling us they will be in order as subamendments.

Mr. Nowlan: Yes, if there are in order.

The Chairman: If you tie them into the right lines of the ForreSTALL amendment . . .

Mr. Tobin: They will be in order.

The Chairman: Yes.

Mr. Tobin: Fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. ForreSTALL.

Mr. ForreSTALL: Mr. Chairman, it is my hope that we can proceed smoothly here. My reticence about withdrawing the amendment and going in any other direction would be simply that if an amendment was carried then our amendments would be out of order, and I am afraid the willingness to co-operate on the part of the Minister to effect certain changes, to tighten up the act, to close the so-called open-endedness, would be lost to the bill. For that reason I am rather reluctant to withdraw it now that it has been moved.

The Chairman: I will give Mr. Tobin some time, if he wants to rewrite. We will deal with your subamendments first, and then we will go to Mr. ForreSTALL's amendment. Is that agreed?

Mr. Tobin: That is agreed. We will be ready in about two shakes of a lamb's tail.

The Chairman: L-1C, L-2C, and L-3C—these three subamendments—then we go back to the amendment.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, while the amendments are being redrafted to make it a subamendment to Mr. ForreSTALL's amendment, may I ask Mr. ForreSTALL a question with respect to his amendment?

Mr. Chairman, I just want to be clear on this. The Minister said, when he was before the committee, and Mr. ForreSTALL repeated again today, that clause 4 of the bill would not be proclaimed before January 1987, and Mr. ForreSTALL said

[Translation]

M. Angus: Non.

M. Nowlan: Monsieur le président, monsieur ForreSTALL . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nowlan: C'est vous qui êtes à l'origine de tout cela.

Le président: Je vous donnerai la parole dans un moment. Je m'excuse, mais je n'avais pas ce texte. On vient de le distribuer.

J'ai l'impression que l'amendement de M. Angus pourrait être présenté de cette façon, mais les amendements L-1C, L-2C et L-3C de M. Tobin me posent toujours un problème. Monsieur Tobin, vous est-il possible de les relier à l'amendement de M. ForreSTALL sous forme de sous-amendements?

En effet, si nous examinons l'amendement de M. ForreSTALL et que nous l'adoptons, je crois bien que nous ne pourrions plus revenir sur ces paragraphes de l'article.

M. Tobin: Monsieur le président, nous sommes prêts à les présenter sous forme de sous-amendements si vous nous dites qu'à ce titre, ils seront jugés recevables.

M. Nowlan: Oui, s'ils sont recevables.

Le président: Si vous les reliez aux lignes correspondantes de l'amendement de M. ForreSTALL . . .

M. Tobin: Ils seront recevables.

Le président: Oui.

M. Tobin: Bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur ForreSTALL.

M. ForreSTALL: Monsieur le président, j'espère que tout va bien se passer. Si j'ai hésité à retirer mon amendement, même de façon temporaire, c'est parce que je craignais qu'en adoptant un autre amendement, les nôtres soient alors jugés irrecevables, et à ce moment-là, le ministre serait peut-être moins disposé à collaborer et à effectuer les changements réclamés par certains. C'est pour cette raison que j'hésite beaucoup à retirer mon amendement, étant donné que je l'ai déjà présenté.

Le président: Je vais accorder un peu de temps à M. Tobin pour lui permettre de reformuler ses amendements, et une fois que nous en aurons disposé, nous en reviendrons à l'amendement de M. ForreSTALL. Êtes-vous d'accord?

M. Tobin: D'accord. Nous serons prêts en deux coups de cuillère à pot.

Le président: Nous allons donc d'abord examiner les trois sous-amendements L-1C, L-2C et L-3C avant l'amendement de M. ForreSTALL.

M. Tobin: Monsieur le président, en attendant que les amendements soient reformulés en sous-amendements à l'amendement de M. ForreSTALL, puis-je poser une question à M. ForreSTALL au sujet de son amendement?

Monsieur le président, je tiens à ce que tout soit bien clair. Le ministre a déclaré devant notre Comité, et M. ForreSTALL l'a répété aujourd'hui, que l'article 4 du projet de loi ne serait pas promulgué avant janvier 1987, et M. ForreSTALL a indiqué tout

[Texte]

words to the effect, in introducing his amendment, or commenting afterwards, that the Minister would ensure that a proper consultative process took place; that those interested parties were given a chance to comment before a schedule of charges was imposed under the enabling power provided in clause 4 and proclaimed January 1, 1987.

I want to ask Mr. Forrestall what happens in the event of a real and genuine dispute with respect to the schedule of charges that is being proposed by the government, as provided under clause 4? January 1, 1987, is that locked in, or does the Minister have the flexibility to go beyond that?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if I might ask Mr. Quail if he could assist us on this one.

The Chairman: Mr. Quail, please.

Mr. R. A. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard, and Deputy Administrator, Marine Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

The process the Minister set out at his appearance was that the clause would not be proclaimed before January 1, 1987. He also indicated he would not be seeking to implement the regulations that would allow you to start collecting fees before January 1, 1988. So you have the clause being proclaimed in 1987; it is now operative. During the remainder of 1987, we would have gone through the final development of the regulations and the publication of the regulations in *The Canada Gazette*. The procedure set out in clause 4 would then become operative, all with the idea that the target date for implementation would be January 1, 1988.

• 1020

Mr. Tobin: Mr. Chairman, this is even more encouraging than I had previously understood. Let me ask Mr. Quail a question. Would the publication requirements we have as a committee placed in the bill ensure that, once clause 4 becomes operative on January 1, 1988—charges are actually being imposed as of this date forward—all changes to charges or subsequent new charges ordered by regulation by the government would indeed be published and subject to the 90-day period of notice and subsequent potential appeal?

Mr. Quail: Mr. Chairman, the answer is yes. You cannot change the regulation without pre-publication, and the only way you can change the cost is by regulation. Therefore the answer is yes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with this information having filled some time . . .

The Chairman: We have.

Mr. Tobin: —I believe I am ready to move . . .

The Chairman: Do you want me to read it?

Mr. Tobin: Oh, you have it? Carry on.

The Chairman: If members of the committee will look to PC-3C, Mr. Forrestall's amendment, subsection (2):

[Traduction]

à l'heure que le ministre s'était engagé à entreprendre une consultation adéquate de toutes les parties intéressées avant qu'un barème de droits ne leur soit imposé, conformément à l'article 4, le 1^{er} janvier 1987.

J'aimerais savoir ce qui se passerait s'il y avait de profondes dissensions entre les parties consultées au sujet du barème proposé par le gouvernement en vertu de l'article 4? J'aimerais savoir si la date du 1^{er} janvier 1987 est absolument définitive, ou bien si le ministre a la possibilité de la reporter.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vais demander à M. Quail de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Quail, vous avez la parole.

M. R. A. Quail (commissaire de la Garde côtière canadienne et administrateur adjoint de l'Administration maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Lorsqu'il a comparu devant votre Comité, le ministre a déclaré que cet article ne serait pas promulgué avant le 1^{er} janvier 1987. Il a également indiqué que les règlements autorisant la perception des droits n'entreraient pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 1988. En d'autres termes, l'article va être proclamé en 1987, mais pendant toute cette année là, nous mettrons la dernière main aux règlements et nous les publierons dans la *Gazette du Canada*. C'est à ce moment-là que la procédure prévue à l'article 4 entrera en vigueur, la date fixée étant le 1^{er} janvier 1988.

M. Tobin: Monsieur le président, c'est encore plus encourageant que je ne l'avais compris au départ. Permettez-moi de poser une autre question à M. Quail. Grâce à un amendement adopté par notre Comité, le Gouvernement va être obligé de publier les règlements pris dans le cadre de ce projet de loi, mais j'aimerais savoir si, après le 1^{er} janvier 1988, soit la date à laquelle l'article 4 entre réellement en vigueur avec toute sa panoplie de droits, le Gouvernement sera encore obligé de publier toute modification de ces droits par règlements, et si ces modifications seront assujetties au même préavis de 90 jours et si elles pourront faire l'objet d'appels?

M. Quail: Monsieur le président, je réponds oui à cette question, car on ne peut pas modifier un règlement sans en faire la publication au préalable; or, vous ne pouvez modifier un tarif que par voie de règlement. La réponse est donc oui.

M. Tobin: Monsieur le président, cette petite discussion nous a fait passer le temps . . .

Le président: En effet.

M. Tobin: . . . et je suis prêt à proposer . . .

Le président: Voulez-vous que je lise le sous-amendement?

M. Tobin: Vous l'avez? Dans ce cas, allez-y.

Le président: Les membres du comité sont invités à se reporter à l'amendement PC-3C, c'est-à-dire à l'amendement de M. Forrestall, et plus précisément au paragraphe (2):

[Text]

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (1) in relation to any . . .

We will just stop there.

The new L-1C in the name of Mr. Tobin would move that the amendment by Mr. Forrestall be amended by adding before the word "ship" the words "federal department or agency" to subsection (2) in the second line.

Is this correct, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: This is correct, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, may I speak to this eminently sensible amendment to Mr. Forrestall's proposal.

The Chairman: It may be a wild assumption, but proceed.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I know you would never want to presuppose how wild the assumption is until such time as you have had an opportunity to hear my remarks with respect to this proposed amendment to Mr. Forrestall's amendment.

Mr. Chairman, we in the Liberal Party have been opposed to clause 4 ever since the Minister indicated it was his intention to seek enabling legislation to allow him to impose charges for navigation aids, Coast Guard services, ice-breaking services and the whole gamut of services that the federal government currently provides as part of its responsibilities in the division of jurisdictions between the federal government and provincial governments.

Mr. Chairman, we have been opposed because we believe it is essential that before any enabling legislation is given to the government to impose charges on users in this country with respect to federal services the federal government first and upfront outline precisely how those charges are to be imposed. Even though the Minister has gone some distance in saying that clause 4 will not be proclaimed until January 1, 1987, and even though Mr. Quail has now indicated the actual charges would not be put in place until January 1, 1988, nevertheless, the fact of the matter is that for all of those users in this country they are not going to be negotiating with the federal Minister or discussing with the federal Minister from any kind of even-handed approach across the table.

The fact of the matter is that we are handing—if I can use the words—the federal Minister the gun now. He has the gun. He has the power to impose charges ultimately whether or not there is any agreement on the part of the wide variety of users in this country on the method to which those charges will be imposed. Mr. Chairman, we do not know how this is going to impact upon fishermen on the coast of British Columbia or in Atlantic Canada. We do not know what kind of charges, to what degree these charges will apply to fishermen, or what kind of impact it is going to have on fishermen's income who are largely, Mr. Chairman, below the poverty line in terms of their incomes in this country.

[Translation]

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment . . .

Ce n'est pas la peine d'aller plus loin.

Avec le nouveau libellé de L-1C, M. Tobin propose de modifier l'amendement de M. Forrestall en ajoutant au paragraphe (2), après «bâtiment», l'expression «d'un ministère ou d'un organisme fédéral».

C'est bien cela, monsieur Tobin?

M. Tobin: C'est exact, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais défendre ce sous-amendement tout à fait sensé que je propose à l'amendement de M. Forrestall.

Le président: Vous vous aventurez peut-être un peu trop lorsque vous dites qu'il est sensé mais allez-y quand même.

M. Tobin: Monsieur le président, je sais que vous vous garderiez bien de porter un tel jugement sans avoir entendu mes arguments.

Monsieur le président, le parti Libéral s'oppose l'article 4 depuis le début, c'est-à-dire que le ministre a révélé son intention d'obtenir les pouvoirs législatifs nécessaires pour faire payer aux usagers toutes sortes de services, notamment les aides à la navigation, les services de la Garde côtière, les services de brise-glaces et j'en passe . . . que le Gouvernement fédéral fournit actuellement conformément à la répartition des responsabilités et des juridictions entre le Gouvernement fédéral et les Gouvernements provinciaux.

Monsieur le président, nous nous opposons à cet article parce que nous sommes convaincus qu'avant de donner au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour imposer de tels droits aux usagers de ces services fédéraux, il est absolument impératif que ce même gouvernement mette les cartes sur table et nous dise exactement de quelle façon ces droits vont être imposés. Certes, le ministre a fait quelques concessions puisqu'il a accepté que l'article 4 ne soit pas proclamé avant le 1^{er} janvier 1987, et M. Quail a ajouté tout à l'heure qu'en fait, les droits ne seraient pas perçus avant le 1^{er} janvier 1988. Il n'en reste pas moins que les usagers de ces services ne vont pas pouvoir négocier avec le ministre fédéral pour que l'imposition de ces droits soit plus équitable.

En fait, nous donnons au ministre fédéral une véritable matraque. C'est lui qui aura le pouvoir d'imposer ces droits après la période de consultation, qu'il y ait ou non consensus entre les diverses catégories d'usagers de ces services quant à la façon dont ces droits seront imposés. Monsieur le président, nous n'avons aucune idée des répercussions qu'une telle mesure risque d'avoir sur les pêcheurs de la Colombie-Britannique ou de l'Atlantique. Nous ne savons même pas dans quelle mesure ces droits vont être imposés aux pêcheurs, quelles conséquences cela va avoir sur leur revenu qui est déjà, monsieur le président, en-deça du seuil de la pauvreté.

[Texte]

• 1025

[Traduction]

I think it is well known that in the last number of years, in particular in the east coast fishery, and if I can narrow it slightly even more, in particular in Newfoundland, the fishery has been at best a disaster, and at worst in some areas in the economic sense it resembles Hiroshima the morning after. It is simply in total disarray. To propose, then, on top of that economic climate, on top of the experience they have had over the last number of years, that new additional charges be imposed upon those fishermen is a frightening proposal.

What I resent, speaking on behalf of my constituents and those fishermen who have talked to me, is that I cannot tell them now what clause 4 means. I cannot tell them now what indeed it is going to cost them in additional moneys as a result of charges that may be imposed, because the Minister has not told us up front in advance of having this power how in fact he intends to use it.

I appreciate the Minister's good intentions. I appreciate the concept that he is going to consult before he imposes it. But today, if we give the Minister this clause, as proposed by Mr. Forrestall, he has a gun and it is loaded. Ultimately, come January 1, 1987, whether or not there is any agreement anywhere in this country, be it with fishermen, be it with recreation users, be it with people who ply the St. Lawrence and move freight; whether or not there is any agreement, ultimately the Minister will have, as of the moment this bill passes the House of Commons, the power to impose charges anyway.

What we have proposed all along is that the Minister ought to enter into a consultation process, lasting till January 1, 1987 or 1988; ought to write in advance and seek agreement in advance on how charges ought to be applied. Having done that, then he ought to come back, and very quickly the House could accommodate the Minister—it could be done in an hour—giving him the enabling power to collect charges, having already sought and received the co-operation and assistance of the industry in this country, and all boaters in this country, on how those charges ought to be imposed.

The Minister has chosen not to go that route. What my amendment proposes to do is to allow the Minister to have a test case; to allow the Minister to have the provisions or the powers of clause 4 apply only to other federal line departments or agencies. In so doing, what happens is that the Minister today, through the Department of Transport, is incurring substantial costs in many areas on behalf of other departments; costs that are not passed back to the Department of Transport. So there is true cost-recovery across line departments.

That poses an interesting question. If the Department of Transport or Coast Guard or whatever wants to impose charges on the Department of Fisheries, then it becomes the responsibility of the Minister of Fisheries to determine what kind of charges he in turn will pass on to fishermen. And I would submit that the Minister of Fisheries is much better able to make an estimate of what fishermen can or cannot

Tout le monde sait que depuis plusieurs années, le secteur des pêches sur la côte Est, et notamment à Terre-Neuve, traverse des difficultés considérables, et je dirais même que dans certaines régions, la situation économique est tellement désastreuse qu'on a l'impression d'être au lendemain d'une explosion atomique. C'est une véritable catastrophe. Or, étant donné toutes ces difficultés qu'ils connaissent depuis plusieurs années, les pêcheurs sont absolument effrayés par cette perspective de devoir payer encore d'autres droits.

Le comble, pour moi, c'est de ne pas pouvoir expliquer à mes électeurs, et notamment aux pêcheurs de ma circonscription, ce que signifie l'article 4. Je ne peux même pas leur dire ce qu'il va leur en coûter à la suite de l'imposition de ce barème, car le ministre ne nous a pas dit comment il se proposait d'exercer ce pouvoir qu'il réclame.

Le ministre est certainement plein de bonnes intentions, et je sais qu'il s'est engagé à consulter les parties intéressées avant d'imposer de tels droits. Cependant, si nous donnons aujourd'hui au ministre le pouvoir prévu à l'article proposé par M. Forrestall, c'est en fait une véritable matraque qu'on lui donne. Si bien que le premier janvier 1987, qu'il y ait ou non consensus entre les parties, et je veux parler des pêcheurs, des bateaux de plaisance, de ceux qui font la navette sur la Voie maritime du Saint-Laurent et de bien d'autres, qu'il y ait donc ou non consensus entre les parties, c'est finalement le ministre qui décidera d'imposer ces droits puisque ce projet de loi, dans sa forme actuelle, lui en donne le pouvoir.

Depuis le début, nous demandons au ministre d'entreprendre un processus de consultation, jusqu'au premier janvier 1987 ou 1988, et qu'il obtienne au préalable un accord entre toutes les parties sur la façon dont ces droits seront appliqués. Ensuite, le ministre pourra demander à la Chambre le pouvoir nécessaire pour percevoir ces droits, et cela ne devrait pas prendre plus d'une heure... étant donné qu'il aura déjà l'accord de l'ensemble des parties concernées, c'est-à-dire des représentants de l'industrie et de tous les propriétaires de bateaux au Canada, l'imposition de tels droits ne devrait plus poser de problème.

Or, le ministre a refusé de procéder de cette façon. Je propose donc aujourd'hui de limiter les pouvoirs prévus à l'article 4 aux seuls ministères et organismes fédéraux, ce qui permettra au ministre d'expérimenter cette nouvelle procédure. À l'heure actuelle, le ministère des Transports doit assumer des coûts considérables, dans maints secteurs, au nom d'autres ministères, et ces coûts ne lui sont pas remboursés. Il n'y a donc pas de véritable récupération des coûts entre les ministères.

Cela m'amène à une question intéressante. Si le ministère des Transports, la Garde côtière ou qui que ce soit voulait faire payer des droits au ministère des Pêches, ce serait alors au ministre des Pêches de déterminer dans quelle mesure ces droits se répercuteront sur les pêcheurs. Or, j'estime que le ministre des Pêches est bien mieux placé pour savoir ce que les pêcheurs peuvent se permettre de payer. Il est bien mieux

[Text]

bear; is much better able to come to some rational and sound and experienced conclusion, based on hard knowledge, on what the impact of costs he may propose to pass along to fishermen would be.

I would submit that an amendment written in this way, for example if charges were to be imposed on Fisheries by the Minister of Transport . . . that Fisheries might find a much more intelligent and sensitive manner to pass on charges, or they may decide, given their vast knowledge and everyday contact with fishermen, that indeed fishermen cannot afford at this time to bear additional charges.

On the other hand, Small Craft Harbours, who service many of the recreational boats in this country, would find that under provisions of this bill, as I have amended it, charges would be passed on to them. But it is Small Craft Harbours who are best able and best in the position, if necessary, to negotiate with recreational boat users, because they already have a relationship that operates on a daily and weekly and yearly basis. They will determine whether or not those charges subsequently should be passed on in one way or the other, and whether or not recreation users would be unjustly penalized by charges being passed on. More important, Mr. Chairman, it passes the onus of negotiation for setting up a schedule of charges on to a division of a department that has more daily and regular contact with those users in question—in the case of recreation users, small craft harbours.

• 1030

Mr. Chairman, I think it is an eminently sensible proposal, which forces federal government agencies to do, with respective user groups, what ought to have been done up front before clause 4 was ever passed. Each respective line division of the federal department, where appropriate, should do its own set of negotiations with particular users.

What we are asking in Mr. Forrestall's amendment is that the whole gamut of boaters in this country—every single kind of activity, commercial, recreation and so on—be lumped into one great big lump. We are asking them to sit at a table between now and January 1, 1987, and determine how charges are to be imposed.

Mr. Chairman, let me ask this question: How in the name of God do members really expect that a small-boat fisherman or a small recreation user is going to have the same clout at the table during this negotiation process, between now and 1987, as somebody who represents all the lakers on the St. Lawrence Seaway? Now, really, you are asking a fisherman with a 25-foot punt to be represented at the same table as a fellow who has a \$2.5 billion shipping industry. How do you expect, in the real context of power, as we know it is practised around this place, that a fisherman and his representative with the 25-foot punt is going to have the same kind of clout?

My worry, Mr. Chairman, is what is going to happen, for economic and political reasons, when these negotiations are concluded. Those who have the least amount of political clout and real power to exercise, and influence to exercise, are going to end up with the bulk of the charges the way this amendment

[Translation]

placé, étant donné son expérience et ses connaissances, pour connaître l'impact qu'aurait la répercussion de ces coûts sur les pêcheurs.

Je suis convaincu que si le ministre des Transports faisait payer ces droits au ministre des Pêches, celui-ci trouverait un système plus intelligent et beaucoup mieux adapté à la situation étant donné qu'il connaît bien la situation réelle des pêcheurs et qu'il sait parfaitement que ces derniers ne peuvent absolument rien payer de plus.

Par ailleurs, l'administration des ports pour petites embarcations, qui offre des services à un grand nombre de bateaux de plaisance, serait obligée d'acquitter certains droits, au titre de certaines dispositions de ce projet de loi. Or, c'est l'administration des ports pour petites embarcations qui est la mieux placée pour négocier avec les propriétaires de bateaux de plaisance étant donné qu'elle leur assure des services tous les jours, toutes les semaines ou tous les ans. Cette administration est donc mieux placée pour déterminer si ces droits doivent être transmis aux usagers, et si les propriétaires de bateaux de plaisance seraient injustement pénalisés par l'imposition de tels droits. Qui plus est, monsieur le président, la responsabilité de négocier un barème de droits serait confiée à un service du ministère qui est en contact plus régulier avec les usagers concernés—dans le cas des usagers récréatifs, ce serait la direction des ports de petites embarcations.

Monsieur le président, je pense que c'est une proposition éminemment raisonnable car elle oblige les divers organismes du gouvernement fédéral à consulter les différents groupes d'usagers, ce qui aurait dû se faire avant la rédaction de l'article 4. Tous les services concernés du ministère devraient entamer des négociations avec les usagers touchés.

Dans son amendement, M. Forrestall voudrait que tous les usagers, que leurs activités soient commerciales ou récréatives, soient traités comme un ensemble. Nous demandons que les intervenants se réunissent d'ici le premier janvier 1987 pour déterminer comment les droits seront imposés.

Monsieur le président, je pose la question suivante: comment, pour l'amour du ciel, s'attendre à ce que les petits pêcheurs ou le plaisancier aient autant d'influence que le représentant de tous les transporteurs de la Voie maritime du Saint-Laurent? Car au fond, vous demandez qu'un pêcheur propriétaire d'un bachot de 25 pieds soit représenté à la même table qu'un armateur qui vaut 2,5 milliards de dollars. Sachant comment le pouvoir s'exerce, comment prétendre que le petit pêcheur et son représentant seront entendus de la même façon?

Étant donné les facteurs économiques et politiques en jeu, je m'inquiète du résultat de ces négociations. Si l'amendement reste tel quel, ceux qui ont le moins d'influence et de pouvoir politique vont écopier et devoir assumer le plus gros des coûts, quelle que soit la part réelle des coûts qu'ils représentent pour

[Texte]

now sits, whether they really represent the bulk of the cost to the government or not. Those who have the most clout versus the most use of federal government services will end up with fewer charges.

What I am proposing is that the federal government impose on itself, within its own line departments, the kind of a rational approach it wants to impose on all the users in this country. Basically I am suggesting that the power the Minister seeks should not be granted until such time as we know the rules of the game before we roll the dice. Why would boaters in this country be forced to roll the dice in advance of knowing in any way, shape or form what the rules are.

Now, Mr. Chairman, I would urge members to consider this proposal seriously, to see it as an interim measure that can be adopted by the government. This will give the government an opportunity to get its house in order, to ensure that appropriate government agencies are dealing with appropriate users. We want to take away this monolithic Big Brother approach when dealing with the people of our country and the various users. In other words, the government has put its finger on the pulse and is dealing with people where they live, given the kind of facilities that they have. Mr. Chairman, I ask for support for this eminently sensible and sensitive proposal.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Forrestall has indicated he wishes to respond. I do have Mr. Taylor and Mr. Angus. Do you want to wait?

Mr. Forrestall: On a point of order, Mr. Chairman. It is my judgment, with respect to L-1C, that acceptance of that amendment would restrict the capacity to recover costs from government vessels . . . whether or not in fact it is in order.

Mr. Tobin: That is very questionable.

Mr. Forrestall: I hope that was your report-stage speech and the third-stage speech.

Mr. Nowlan: This was a very good speech.

Mr. Forrestall: I noticed it was done without a note.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on that point of order of Mr. Forrestall, Mr. Forrestall says he is concerned there may be a reduction in revenue to the government, as a result of my amendment. I find that an amusing and interesting comment by the Parliamentary Secretary. That is extremely debatable, whether there would be a reduction in charges.

First of all, we have been told by the Minister that he anticipates a 7% cost recovery. That is what he said before this committee.

• 1035

Mr. Nowlan: Well, Mr. Chairman . . .

Mr. Tobin: And I would argue . . . I am sorry, on the point of order . . .

Mr. Nowlan: He had 10 minutes on his elocution lesson . . .

[Traduction]

le gouvernement. Ceux qui ont le plus de pouvoir, même s'ils sont les plus grands usagers, seront bien ménagés et ne paieront pas leur part.

Je propose donc que, dans ces ministères et leurs différents services, le gouvernement fédéral suive l'approche raisonnable qu'il veut imposer à tous les usagers canadiens. J'estime que le ministre ne devrait pas avoir le pouvoir qu'il demande ici tant que nous ne saurons pas les règles du jeu. Pourquoi obliger les différents intervenants canadiens à accepter les conséquences d'un régime sans qu'ils en sachent les règles?

Monsieur le président, j'exhorte les membres à donner une considération sérieuse à cette proposition et à la considérer comme mesure provisoire que le gouvernement pourra adopter. Ainsi, le gouvernement aura le temps nécessaire pour mettre de l'ordre dans son programme et pour s'assurer que les organismes ou les services appropriés s'occupent des usagers qui relèvent d'eux. Nous cherchons à nous éloigner de cette structure monolithique prévue pour les divers usagers. Autrement dit, le gouvernement devra essayer de tenir compte des besoins de chaque élément séparément en consultant sur place les personnes affectées. Monsieur le président, je demande qu'on soutienne cette proposition éminemment raisonnable et avisée.

Le président: Merci, Monsieur Tobin. M. Forrestall voudrait vous répondre. J'ai encore les noms de M. Taylor et M. Angus. Voulez-vous attendre?

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'estime que l'amendement L-1C aurait pour effet de limiter la possibilité de faire rembourser des coûts par des bateaux du gouvernement . . . dans ce cas je ne sais pas s'il est recevable.

M. Tobin: Votre affirmation est très contestable.

M. Forrestall: J'espère que vous venez de faire votre discours pour l'étape du rapport et la troisième lecture.

M. Nowlan: C'est un excellent discours.

M. Forrestall: J'ai remarqué que vous l'avez prononcé sans notes.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Forrestall dit qu'il s'inquiète d'une réduction éventuelle du revenu du gouvernement comme résultat de mon amendement. Cela me paraît un commentaire intéressant et amusant de la part du secrétaire parlementaire. La possibilité d'une réduction des droits me paraît extrêmement douteuse.

Tout d'abord, le ministre nous a dit qu'il prévoit la récupération de 7 p. 100 des coûts. C'est ce qu'il a affirmé devant le Comité.

M. Nowlan: Eh bien, Monsieur le président . . .

M. Tobin: Je dirais en plus . . . excusez-moi, j'invoque le Règlement . . .

M. Nowlan: Il a déjà eu dix minutes de discours.

[Text]

Mr. Tobin: No, I am coming right to the point.

Mr. Nowlan: —and then Mr. Forrestall raised a point of order. I want him to respond to the point of order, because in his own words on his speech he stands convicted on the same reason that Mr. Forrestall raised. He said his amendment is a dry run to see how our government will administer, and it is an example. Therefore it is restrictive. I think the amendment is totally out of order. He had his speech, and we want to vote on it.

Mr. Tobin: I want to speak to the point of order, Mr. Chairman. I point out that the Minister says he wants 7% cost recovery. What I have said in my speech—and I know Mr. Nowlan was hanging on the edge of every word, breathless—is that it should be up to various line departments to negotiate with user groups versus the Department of Transport. I did not say there would not be cost recovery; I said that Fisheries is better able to determine what cost recovery should occur.

If we are talking about 7% cost recovery, I would argue that theoretically that 7% can be recovered this way. Now, if we are talking about 50% cost recovery then we have a whole other debate to have here. We have been told it is only 7%, and if it is only 7% it can be accomplished in this way. To say it is out of order is to say that theoretically, one way or the other it may be greater or less revenue. I do not think the committee can determine that. It is in order.

Mr. Nowlan: I say let us vote on it.

Mr. Tobin: Right on! Let us vote on it.

The Chairman: Mr. Taylor, on the same point of order.

Mr. Taylor: I have two points on the point of order. Number one, I do not think it is sound for one part of the Crown to tax another part of the Crown; that has been accepted throughout the years. Secondly, if that was possible, here we are saying in this amendment it is okay to tax the people who have to pay, but not the industry who is making money out of it.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Nothing on the point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Well, I am going to allow it and then we can proceed to a vote. I think that is about the only way we can . . . Mr. Angus, you wish to speak to the subamendment.

Mr. Angus: That is correct, Mr. Chairman. I would like to speak in support of the amendment, which basically focuses the cost-recovery mandate of this legislation on the government sector.

Mr. Tobin: It says, heal thyself, government.

Mr. Angus: But before I start I want just a quick question to Mr. Tobin. The words were inserted, nothing after those words were deleted—is that correct? So it just applies to a government ship.

[Translation]

M. Tobin: Non, je viens tout de suite à mon observation.

M. Nowlan: . . . et ensuite M. Forrestall a fait un rappel au Règlement. Je veux qu'il réponde à ce rappel, car dans son discours, il a avoué lui-même ce que M. Forrestall vient d'affirmer. Il a reconnu que son amendement permettrait au gouvernement de faire un coup d'essai pour voir comment le programme sera administré. Donc, il aurait un effet restrictif. Je pense que l'amendement est totalement irrecevable. Il a pu faire son discours, nous voulons maintenant passer aux voix.

M. Tobin: Je vais répondre au rappel au Règlement, Monsieur le président. Je vous signale que le Ministre a parlé de récupérer 7 p. 100 des coûts. J'ai dit dans mon discours—et je sais que M. Nowlan était suspendu à chaque mot, impatient—que les différents ministères responsables devraient pouvoir négocier avec les usagers, plutôt que de confier l'entière responsabilité au ministère des Transports. Je n'ai pas parlé de supprimer le remboursement des coûts, j'ai simplement dit que le ministère des Pêches est mieux placé pour déterminer le degré de recouvrement souhaitable.

Si on cherche à récupérer 7 p. 100 des coûts, j'estime qu'en principe, mon amendement permettrait cet objectif. Mais si la question de faire rembourser 50 p. 100 des coûts, c'est une autre paire de manches. On nous a parlé de 7 p. 100, et si on s'en tient à ce chiffre, c'est possible par mon amendement. Prétendre que l'amendement est irrecevable revient à dire que l'on peut évaluer déjà le revenu découlant de cette mesure. Je ne pense pas que le Comité soit en mesure de le faire. L'amendement est recevable.

M. Nowlan: Passons maintenant aux voix.

M. Tobin: Exactement! Votons.

Le président: Monsieur Taylor, au même sujet.

M. Taylor: J'ai deux observations à faire. Tout d'abord, je ne crois pas que ce soit un bon principe qu'un ministère impose un autre ministère; cela est reconnu depuis des années. Deuxièmement, si c'était possible, cela reviendrait à dire qu'il est acceptable d'imposer les personnes qui doivent payer, mais pas l'industrie qui tire des bénéfices de cette activité.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Je n'ai rien à dire au sujet du rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Très bien. Je vais déclarer la motion recevable et nous pourrions passer aux voix. Je pense que c'est probablement la seule façon de . . . Monsieur Angus, vous voulez dire quelque chose au sujet du sous-amendement.

M. Angus: C'est exact, monsieur le président. J'appuie l'amendement qui met surtout l'obligation de remboursement des coûts sur le secteur public.

M. Tobin: Cela part du principe, gouvernement, guéris-toi toi-même.

M. Angus: Mais avant de parler, je voudrais poser une question rapide à M. Tobin. Votre amendement a simplement ajouté les termes indiqués, il n'y a pas eu de suppression, n'est-

[Texte]

Mr. Tobin: The whole section applies to government ships and agencies, period. It says to the government: Heal thyself.

Mr. Angus: Okay. Let me say—and I have said this privately to members of the government, the Minister and his staff, as well as publicly—that the process we have entered into with regard to clause 4 has in the sense of the staging been backwards. The cart is before the horse, in other words. If the Minister wishes to have the ability to recover costs for Coast Guard services, and he has already indicated in this committee, in this House, and through the parliamentary assistant that he is going to go through a consultation process with those who will be directly affected after he has the power . . .

I have argued and I continue to argue that he should have done that first. He should have gone and spent a year or whatever time was necessary to meet with not just those who operate or control the vessels that would have the levy applied to them, but to those who provide the products that are carried, to work out some kind of cost-recovery regime that would on the one hand meet the needs of the government for an increase in revenue and on the other would ensure that it would not be detrimental to the movement of products by water into, through, and out of this country.

He still has time to do that, quite frankly. He has time to get this bill passed by the House to ensure that the other very important aspects as they relate to international conventions are adopted by the Government of Canada. He has time to do that, and also time to allow Mr. Tobin's amendment to be carried, therefore allowing him to go out and to do the consultation process, to come to an agreement with the industry, the users, and then to bring in legislation that is specific to cost recovery for Coast Guard services.

• 1040

We have heard that the government has no intention of proclaiming the section until January 1, 1987. There is a year for the regulatory process after that. It would not really come into effect until sometime early in 1988. That leaves two years in which the Minister and his officials could reach an agreement with the industry and users and then bring forth specific legislation that would enact that. This would be legislation that the industry would find acceptable, that we on the opposition could find no fault with and against which we would very clearly not be able to mount any kind of effective opposition because of a lack of support from the users. That is an option the government has and I would encourage them to consider it seriously.

Part of the issue has been—not just in terms of this bill but in other actions of the government—the need to increase revenues for the government, for the Consolidated Revenue Fund. During testimony before this committee we heard from various witnesses who suggested that of 100% of that cost recovery, whatever the fee is, whether it is \$1, \$100 or \$10 million, not all of it is going to reach the treasury of Canada.

[Traduction]

ce-pas? Donc il s'applique uniquement à un navire du gouvernement.

M. Tobin: Tout l'article s'applique à des navires et à des services du gouvernement, un point c'est tout. On dit au gouvernement: guéris-toi toi-même.

M. Angus: Comme je l'ai déjà dit en privé à des députés, au Ministre et à son personnel, et je l'ai répété en public, le processus qui est proposé dans le cadre de l'article 4 est à l'envers. Autrement dit, la charette se trouve devant les boeufs. Si le Ministre veut pouvoir faire rembourser les coûts des services offerts par la Garde côtière, et il a déjà affirmé au Comité qu'il entend amorcer un processus de consultation avec les usagers directement concernés . . .

J'ai toujours soutenu qu'il aurait dû commencer ce processus de consultation avant de proposer une mesure. Il aurait pu y consacrer le temps nécessaire, non seulement pour consulter les responsables des bateaux qui devraient payer un droit, mais aussi les transporteurs et les fabricants des marchandises, afin de mettre au point un régime de récupération des coûts qui tienne compte non seulement de la nécessité d'accroître les revenus du gouvernement, mais aussi l'importance de ne pas faire souffrir le secteur des transports maritimes.

Franchement, il lui reste le temps d'agir de cette façon. Il peut faire adopter par la Chambre le projet de loi en ce qu'il touche à certains aspects très importants reliés à des conventions internationales adoptés par le gouvernement du Canada. Il a le temps de faire cela, et il peut aussi permettre l'adoption de l'amendement de M. Tobin; ainsi, il pourra commencer le processus de consultation, s'entendre avec l'industrie, les usagers, et proposer des dispositions précises pour faire rembourser les coûts des services de la Garde côtière.

On nous a dit que le gouvernement n'a pas l'intention de proclamer cet article avant le 1^{er} janvier 1987. Il reste encore une année pour l'adoption des règlements après. Ainsi, l'article n'entrerait pas en vigueur avant le début de 1988. Il y a donc deux années pour le ministre et ses fonctionnaires de s'entendre avec l'industrie et les usagers et de proposer des dispositions précises. Il s'agirait de mesures acceptables à l'industrie, auxquelles nous de l'opposition ne pourrions rien trouver à redire ni nous opposer étant donné le soutien des usagers. C'est une option réelle pour le gouvernement et je l'encourage à y réfléchir sérieusement.

Une des raisons de cette mesure, et pas seulement de celle-ci, est la nécessité d'accroître les revenus du gouvernement, du Fonds du revenu consolidé. Au cours de nos audiences plusieurs témoins nous ont dit que la totalité de l'argent récupéré ainsi, quelque soit le droit perçu, ne parviendra pas au Trésor du Canada.

[Text]

Canada Steamship Lines Inc. took a look at their industry to determine what the effective tax rate was. They used the figure of \$10 million that the Minister quoted during his first appearance before the committee. They said that if \$10 million was collected from the marine industry—just the people who move cargo—while the Coast Guard would show \$10 million net on their books, the Consolidated Revenue Fund would show \$4.8 million. In other words, 52% of those fees collected would be tax deductible. Those in the industry who are still profitable would be able to reduce the taxes owing to the Government of Canada by 52%.

That does not include, Mr. Chairman, the cost of administering that cost-recovery regime. It does not include the cost of determining who shall pay, what they should pay and under what frequency they should pay. I have no way of determining whether we are talking about \$100,000 a year, \$1 million or whatever. The bottom line is something I think the Conservative members would be wise to think about because it applies elsewhere. It is that cost recovery by itself does not necessarily do the things that they want it to do. It does not provide the degree of change in income to the treasury that they would like to see.

I remind members that most of the testimony was with regard to clause 4. We heard that most of the witnesses agreed in principle with the philosophy of user pay, that they believe they should pay their fair share. I am not going to dispute that part of it. But they did say that sector by sector, in effect, this was not the time to implement yet another cost-recovery component into marine transportation.

Whether it is the seaway tolls, weigh-in inspection fees or any other kind of fees that are applied to the movement of products in this country, they are being squeezed. We heard that they are competing for pennies, Mr. Chairman. If we add another one or two cents per tonne to their costs, we will have a very negative impact on their ability to compete. In some cases we may have a very negative impact on their ability to continue to operate. I question whether it is the intention of this government or this committee to push people out of business. I do not dispute the desire to promote business and that is why I would suggest, Mr. Chairman, that the government accept Mr. Tobin's amendment, allow them to go back to the drafting table and the discussion table, to work with the industry to come up with a cost-recovery program that would allow existing businesses to continue, that in some way will enhance their operations, and certainly not provide any negative or detrimental imposition of new fees.

That is the industry, Mr. Chairman. There is the question of the impact on recreational boaters or recreational water users. There is the question of the impact on fishermen; the impact on farmers; on the mining industry. We heard from three major steel companies in this country who use the marine mode, both for the haulage of the raw materials and the

[Translation]

La société *Canadian Steamship Lines Inc.* a étudié l'industrie pour déterminer quel était le taux réel d'imposition. Elle s'est basée sur le chiffre de 10 millions de dollars mentionné par le ministre lors de sa première comparution devant le Comité. Elle a signalé que 6 millions de dollars étaient perçus de l'industrie maritime, seulement pour le transport de marchandises; même si la Garde côtière avait dans ses livres un revenu net de 10 millions de dollars, il n'y aurait que 4,8 millions de dollars pour le Fonds du revenu consolidé. Autrement dit, 52 p. 100 de ces droits seraient des dépenses déductibles d'impôts. Les entreprises qui étaient encore rentables pourraient réduire de 52 p. 100 l'impôt qu'elle payait au gouvernement du Canada.

Cela ne comprends pas, monsieur le président, le coût d'administration de ce régime de récupération des coûts. On ne tient pas compte des frais d'administration et de perception et les différentes formalités. Il m'est impossible de savoir si cela pourrait se chiffrer à 100,000\$ annuellement, à 1 million de dollars ou plus. En fin de compte, les députés conservateurs feraient bien d'y réfléchir, le remboursement des frais ne donne pas toujours le résultat escompté et ne remplit pas autant le Trésor qu'ils voudraient le croire.

Je me souviens que la plupart des témoins ont parlé surtout de l'article 4. Ils étaient d'accord sur le principe du remboursement des coûts par les usagers qui devaient assumer leurs parts de responsabilité. Je ne vais pas contester le principe. Mais chaque secteur a fait valoir que ce n'était pas le moment d'ajouter encore un élément au coût des transports maritimes.

Que ce soit les péages de la Voie maritime, les droits d'inspection ou d'autres droits applicables aux transports de marchandises au Canada, ce secteur subit des pressions très fortes. On nous a dit que les transporteurs en sont à compter des sous, monsieur le président. Si on ajoute un ou deux cents à leur coût par tonne, leur compétitivité en sera d'autant plus lésée. Je ne pense pas que le gouvernement aie l'intention d'acculer des entreprises à la faillite. Je ne remets pas en cause son désir de promouvoir les affaires, et c'est pour cette raison que je propose, monsieur le président, que le gouvernement accepte l'amendement de M. Tobin. Il pourra ensuite entamer des discussions avec l'industrie afin de mettre au point un régime de récupération des coûts qui permette aux entreprises de continuer à fonctionner dans un climat favorable sans qu'on leur impose de nouveaux coûts dont l'effet néfaste serait certain.

Voilà donc pour l'industrie, monsieur le président. Il y a aussi la question des conséquences sur les plaisanciers. Il y a également l'incidence sur les pêcheurs, sur les agriculteurs, sur l'industrie minière. Nous avons entendu des représentants des trois principales sociétés sidérurgiques du Canada qui se servent des transports maritimes pour les matières premières et

[Texte]

hauling of the finished product, who are concerned about their ability to absorb any increase in costs.

We know that our fishing industry on both coasts is not the most lucrative way of earning a living and that any additional charges that we impose on them can only hurt. It certainly will not help.

Mr. Chairman, I circulated a 13-page document to the committee members a week or so ago that listed quotes from 52 different organizations that either appeared before this committee or wrote to the minister or to the Prime Minister; Conservative governments, provincially, from the Prairies, from the Maritimes. It is my understanding that the Premier of Quebec has recently communicated with the Prime Minister on this matter expressing his concern about the impact of clause 4.

Mr. Chairman, I could go on and on, but I will not. Members know, and members of the government know, that clause 4 is not something that is going to help the marine industry in this country. But I recognize that they have been advised that the government wants this through and I can accept that reality, but I honestly ask them if, when they go back to their communities, if that will be acceptable to their constituents. Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I have Mr. Johnson and then Mr. Reid.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, my remarks will be very brief. It has been said here on point of order that one department does not tax another department. I want to point out that if the Department of National Defence sends a destroyer out on fisheries' patrol, that the Department of Fisheries has to take out of their budget and credit to the Department of National Defence the cost of the destroyer while it was on station. If the Department of Public Works do dredging, it has to come out of the budget for Small Craft Harbours.

I wonder, when I look at this, when we are going to be charging for navigational aids and so on, what time will the provinces then start, when they issue a license to a car, start charging for the use of a stop sign and a traffic light and so on. That is all I am going to say on that.

The other thing I want to ask every member of this committee is: How often do they go into a bank or go into a mortgage company and sign for a loan without the amount put on the paper and without the amount of the cost of their mortgage put on? That is all I have to say on the issue, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. This seemed like an opportune time for each of us to make some general comment and relate it to this amendment before us, and recognizing that, I am assuming that perhaps PC-3C is the main motion on the table.

• 1050

I, like perhaps many, would have preferred clause 4 to have been drafted in a different manner. But we all—and I listened with all intent and rapt attention to the comments made by

[Traduction]

le produit fini et qui s'inquiètent de leur capacité d'absorber une augmentation de coûts.

Nous savons fort bien que la pêche ne constitue pas une activité très rentable au Canada et que toute charge supplémentaire ne peut être que défavorable. Elle ne va certainement pas aider le secteur.

Monsieur le président, j'ai fait distribuer un document de 13 pages, il y a une semaine, où on trouvait des citations de 52 organisations différentes qui ou bien ont comparu devant le Comité ou ont écrit au ministre ou au premier ministre; on y trouve des gouvernements conservateurs, des Prairies et des provinces Maritimes. Je crois savoir que le premier ministre du Québec a récemment communiqué avec le premier ministre pour exprimer ses appréhensions concernant les conséquences de l'article 4.

Monsieur le président, je pourrais continuer pendant encore longtemps, mais je vais m'arrêter là. Nous savons, et les députés ministériels le savent, que l'article 4 ne va pas aider le secteur maritime au Canada. Je sais aussi que le gouvernement tient à faire adopter ce projet de loi, mais je demande aux députés ministériels s'ils pourront le justifier devant leurs électeurs à leur retour dans leurs circonscriptions. Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Angus. J'ai les noms de M. Johnson et de M. Reid.

M. Johnson: Monsieur le président, je serai très bref. On a dit ici qu'un ministère ne peut pas imposer un autre ministère. Je tiens à signaler que si le ministère de la Défense nationale envoie un destroyer en mission de patrouille pour les Pêches, le ministère des Pêches doit rembourser le coût de cette mission au ministère de la Défense nationale. Si le ministère des Travaux publics fait du dragage, c'est la Direction des ports pour petites embarcations qui paie.

A l'époque où l'on décidera de faire payer les aides à la navigation, et ainsi de suite, je me demande si on décidera en même temps de faire payer la signalisation routière avec le permis de la voiture. C'est tout ce que j'avais à dire à ce propos.

Il y a une autre question que j'aimerais poser aux membres du Comité: leur arrive-t-il de signer un prêt hypothécaire, ou autre, sans que figure sur le document le montant emprunté et le coût de l'hypothèque? C'est tout ce que j'ai à dire là-dessus, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Le moment semble opportun pour faire quelques commentaires généraux qui se rapportent aussi à l'amendement dont nous sommes saisis. Je suppose qu'il s'agit de l'amendement PC-3C.

Comme tant d'autres, sans doute, j'aurais moi-même préféré que l'article 4 soit rédigé différemment. J'ai suivi avec la plus grande attention les interventions des députés de l'opposition,

[Text]

members on the other side—have to recognize their concern for the effect user fees would have on different segments of our economy.

I have heard the same words used with respect to the application of user fees to the potato farmers of P.E.I., the fishermen of Atlantic Canada and the grain growers of the west. The same argument is being used over and over, but the fact is the government has indicated it is prepared to adopt, to a degree, the principle of user fees and user charges and paying your own way.

The Coast Guard has been rendering a valuable service to the marine industry of this country for many years and perhaps free of charge to the users. Practically every witness, as has been said very frequently, has indicated that some charge is acceptable as long as it is a fair and reasonable charge.

I would like the Parliamentary Secretary to take the general comments back. I would have preferred to have an enabling bill before us setting out some principles in a more specific and definable form and saying how the Minister would assess his charges and fix the regulations pertaining to each, whether it is class of vessel, length of vessel, pleasure craft, commercial craft or whatever. However, that is not before us at the present time.

I do not know whether it is because of a lack of time from the point of view of drafting legislation, but it is not the first time—my friend across the way says why not—we had very broad enabling legislation. We have it with respect to the St. Lawrence Seaway. While it has been creeping with inflation or other respects, it is there in its broad 100% recovery form and we are still a long way from 100% recovery.

So I have to take the Minister at his word when he says there will be consultation after the passage of Bill C-75 and that consultation will take place before the drafting of the regulations, before the affixing of charges against any particular segment of the marine industry.

I accept reality for what it is, but I then turn to the amendment by Mr. Tobin and, for the life of me, I cannot understand that this would require an amendment or require subsequent legislation at a future date. So if there is to be any change in legislation, let it follow the consultation process and the regulation process that would give us a much broader ability to draft properly an enabling piece of legislation.

But to say that as a test case in a user fee test manner we should charge only federal or federal agency vessels seems to be completely inappropriate and completely ineffective. Therefore I cannot support that kind of an amendment.

Mr. Nowlan: Question.

The Chairman: I have two names left. Mr. Tobin has indicated he would like to make a short intervention.

Mr. Tobin: I move that I would like to comment on . . .

[Translation]

et il faut effectivement reconnaître qu'ils se posent des questions sur les conséquences possibles, dans divers secteurs de notre économie, de l'imposition de ces nouveaux droits.

Mais j'ai déjà entendu ces mêmes arguments lorsqu'il a été question de facturer certains services dont profitaient les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, les pêcheurs de la côte atlantique ou les producteurs de céréales de l'Ouest. C'est chaque fois la même antienne qui nous est resservie, mais nous ne pouvons pas échapper au fait que le gouvernement est prêt à prendre des mesures, et d'une certaine manière, à faire payer les utilisateurs pour le service qui leur est rendu.

Voilà des années que le secteur des transports maritimes profite des services de la Garde côtière sans avoir jamais rien eu à payer. Tous les témoins, pour ainsi dire, et on l'a répété, sont de façon générale d'accord avec le principe de cette facturation, lorsqu'elle reste juste et raisonnable.

J'aimerais donc que le secrétaire parlementaire se fasse l'écho de toutes ces réactions. J'aurais, quant à moi, préféré que l'on nous propose une loi cadre, qui s'attache à définir de façon claire un certain nombre de grands principes, précisant par ailleurs comment le ministre calculerait les droits imposés, et comment il prendrait des dispositions concernant les catégories de bateau, la longueur, le fait que cela puisse être un bateau de plaisance ou autre. Malheureusement, ce n'est pas ce genre de texte qui nous a été présenté.

Je ne sais pas si c'est par manque de temps à la rédaction juridique, mais ça n'aurait pas été la première fois—je vois que mon collègue en face dit: pourquoi pas—que nous aurions eu une loi habilitante à portée très large. C'est ce qui s'est passé pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Et les tarifs suivant l'inflation, et autres, l'État est indemnisé à 100 p. 100, ce qui n'est certainement pas le cas ici.

Je ne peux que prendre le ministre au mot, lorsqu'il nous promet une consultation après l'adoption du projet de loi C-75, consultation qui précéderait la réglementation, et le calcul des divers tarifs appliqués.

Il faut donc bien se rendre à l'évidence, mais lorsque je regarde l'amendement de M. Tobin, je ne comprends absolument pas pourquoi ce genre d'amendement serait nécessaire, ni pourquoi il faudrait remplacer ce projet de loi par un autre. S'il y a quoi que ce soit à modifier, attendons les consultations et les règlements, après quoi nous serons beaucoup plus en mesure de rédiger une véritable loi habilitante.

Mais je ne pense pas du tout qu'il faille faire d'abord un premier essai en imposant des droits aux bateaux de l'administration fédérale. Je n'en vois pas du tout l'intérêt. Voilà pourquoi je ne suis absolument pas favorable à cet amendement.

M. Nowlan: Le vote!

Le président: J'ai encore deux noms sur ma liste. M. Tobin voudrait intervenir rapidement.

M. Tobin: Je voudrais pouvoir m'expliquer sur . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Can I hear all the comments first and as the mover...

The Chairman: There is one more. Mr. Gass.

Mr. Tobin: And as the mover—okay, fine.

Mr. Gass: Mr. Chairman, my comment was not on Mr. Tobin's amendment. My comments would be on Mr. Forrestall's amendment. I only want to speak for about a minute and a half.

The Chairman: Yes, okay.

• 1055

Mr. Gass: Mr. Chairman, I had concerns about clause 4 and it was due partly to the interest and the problems that the potato industry is having in P.E.I.. I voiced my concerns to the Minister, and in response I got a letter back. It says:

Dear Mel:

Thank you for your letter of January 5, 1986. I have noted your comments and can assure you that there is no intention to place any hardship on Prince Edward Island potato producers or any other involved parties. Your concerns about the possible implications of this legislation have been noted and will be given full consideration before any cost recovery program for Canadian Coast Guard service is introduced.

Then he goes on to say:

... while the legislative committee is conducting a clause-by-clause analysis, I will introduce amendments to clause 4. Included in the proposed amendments will be a requirement to publish any regulation containing new or revised charges at least 90 days prior to the date of intended introduction. Any interested party who believes such charges to be detrimental to the economic viability of the industry would be able to file an objection which would then be investigated thoroughly before the regulation is passed. I hope that the foregoing has served to clarify this matter, and thank you again for bringing your concerns to my attention.

I take that letter to be a commitment by the Minister to do just what he has said and to do just what the amendment that Mr. Forrestall has brought in is meant to do: that is, for any further charges to any industry or any interested party that is going to have detrimental effects on their industry to be given full hearings before any new charges are implemented. For that reason, Mr. Chairman, I will support Mr. Forrestall's amendment with no hesitation.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. Tobin, could we have a brief wrap-up?

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. I think as the mover of Mr. Forrestall's amendment, to comment briefly on each of the points that have been raised by members... I am seeking

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Tobin, allez-y.

M. Tobin: Peut-être pourrais-je d'abord entendre les commentaires, et puis-je je suis l'auteur...

Le président: J'ai encore ici un intervenant. Monsieur Gass.

M. Tobin: Et puisque je présente... Très bien, allez-y.

M. Gass: Monsieur le président, mon intervention ne portera pas sur l'amendement de M. Tobin, mais sur celui de M. Forrestall. Je n'aurai besoin que d'une minute et demie environ.

Le président: Allez-y.

M. Gass: Monsieur le président, eu égard à certaines difficultés du secteur de la pomme de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard, j'avais quelques hésitations à propos de l'article 4... je m'en suis ouvert auprès du ministre, qui m'a répondu par courrier. Je lis la lettre:

Cher Mel,

Merci pour votre lettre du 5 janvier 1986. J'ai pris bonne note de vos observations, et je puis vous assurer que nous n'avons nullement l'intention de frapper injustement les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ni quelque autre groupe que ce soit. Nous sommes très sensibles à vos appréhensions, et nous en tiendrons le plus grand compte avant que ne soit décidée la nouvelle réglementation concernant la facturation des services de la Garde côtière canadienne.

La lettre dit ensuite:

... je présenterai moi-même des amendements à l'article 4, au moment de l'examen article par article du projet de loi. En vertu de ces amendements, l'administration sera tenue de publier, 90 jours au moins avant l'entrée en vigueur, tout règlement fixant de nouveaux droits ou modifiant les droits déjà imposés. Cette disposition permettra à toute partie concernée, qui s'estimerait économiquement menacée par l'application de la nouvelle réglementation, de faire parvenir une note de protestation à l'administration, laquelle examinera le cas avec la plus grande attention avant de mettre en vigueur ces nouvelles dispositions. J'espère donc avoir répondu à votre question et je vous remercie de m'avoir fait part de vos inquiétudes.

Voilà donc une lettre que je considère être un engagement du ministre lui-même à faire ce qu'il annonce, et c'est précisément ce dont il est question dans l'amendement de M. Forrestall: à savoir, entendre les groupes intéressés qui se sentiraient menacés par toute nouvelle réglementation de l'imposition des droits. Pour cette raison, monsieur le président, et sans hésitation, je voterai en faveur de l'amendement de M. Forrestall.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur Tobin, voulez-vous, très rapidement, avoir le mot de la fin?

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Puisque je présente moi-même un amendement à l'amendement de M. Forrestall, j'aimerais répondre rapidement à ce qu'ont dit les membres du

[Text]

support for this amendment; it is seriously tabled in the expectation that it will be passed.

Brief comments to Mr. Gass—I am indeed sure the Minister of Transport will allow an appeal process after publication as he has promised to do. The problem is that an appeal process is only that; it is a chance to appeal to the Minister by the potato farmers of P.E.I. when charges are imposed, but it is no guarantee that having made their appeal their objections will be upheld. I simply remind Mr. Gass that farmers in P.E.I. have been appealing and complaining about inspection fees but we have them any way.

Mr. Gass: On a point of order, Mr. Chairman.

On that point of the inspection fees for potato farmers in P.E.I., the proposed charge that was going to come in was 33¢ a hundredweight. The potato farmers voiced their concerns, and for Mr. Tobin's information, the final charge to the P.E.I. potato farmers was 3¢ a hundredweight. There was consultation, there was negotiation, and the P.E.I. potato farmers were happy with the results.

Mr. Tobin: The point I am making is that the potato farmers wanted no inspection fees and they have some and the principle is now entrenched.

To Mr. Reid . . .

Mr. Gass: I do not want to pay income tax either.

Mr. Tobin: Potato farmers do not because they do not make any money.

To Mr. Reid, who I know has been very seriously interested in clause 4 and very concerned about it—I still say that given the way this clause is going forward, there is nothing, no assurance, unless my amendment is accepted, that the Welland Canal is not going to suffer and see diversion of traffic—potentially, because there is only an appeal process, no guarantees—to south of the border.

Mr. Reid, I know you are concerned about that. I think you have been genuinely attending the meetings and have had a genuine concern, but despite the right to talk and discuss and so on, there is nothing, given this current clause, that cannot potentially see a diversion of traffic because of additional charges out of the Welland Canal. That has been a concern of yours and you have raised it. I do not think it has been alleviated.

To Mr. Taylor who says this is an unusual method, one department charging another—it happens all the time. There is nothing unusual. The federal government is riddled with that kind of practice. Contrary to being unusual it is the usual practice. DND, as Mr. Johnson points out, has recovered as much as 90% of costs to other line departments for activities they undertake on their behalf. Mr. Johnson gave the specific

[Translation]

Comité . . . Je demande qu'ils approuvent cet amendement; il a été présenté dans l'espoir très sérieux qu'il sera adopté.

Je répondrai rapidement à M. Gass; je suis effectivement certain que le ministre des Transports permettra que l'on interjette appel, après publication de la nouvelle réglementation, comme il l'a promis. Malheureusement, une procédure d'appel n'est jamais qu'une procédure d'appel; c'est-à-dire que les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pourront saisir le ministre, sans avoir toutefois aucune garantie quant à l'issue de leurs démarches. Je rappellerai simplement à M. Gass que les agriculteurs de l'Île-du-Prince-Édouard s'étaient plaints et en avaient appelé de la réglementation sur les frais d'inspection, mais ceux-ci n'ont finalement pas été supprimés.

M. Gass: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Pour ce qui est de ces frais d'inspection qui sont facturés aux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, je dois dire que l'on avait d'abord envisagé 33c. du 100, et qu'après les démarches des producteurs de pommes de terre—je dis cela pour la gouverne de M. Tobin—on a réduit ce montant à 3c. Il y a eu des consultations, des négociations, et les producteurs de pommes de terre étaient tout à fait satisfaits de ce qu'ils avaient obtenu.

M. Tobin: Ce que voulaient les agriculteurs, c'est qu'on ne leur impose aucun droit; finalement, les droits ont été maintenus, et le principe est maintenant bien établi.

A M. Reid . . .

M. Gass: Mais moi, je préférerais également ne pas payer d'impôt sur le revenu.

M. Tobin: Les producteurs de pommes de terre n'en payent pas de toute façon, puisqu'ils ne dégagent aucun bénéfice.

Et pour répondre à M. Reid, qui a été effectivement très attentif à tout ce qui s'est dit sur l'article 4, au sujet duquel il avait de sérieux doutes . . . les dispositions prévues à l'article 4 sont telles—à moins que mon amendement ne soit adopté—qu'une partie importante du trafic empruntant le canal Welland pourrait fort bien être détournée vers le sud de notre frontière; certes, une procédure d'appel est prévue, mais cela ne nous donne aucune garantie.

Monsieur Reid, je sais que vous vous en êtes inquiété. Je crois que vos appréhensions sont réelles, et vous avez d'ailleurs participé de façon très active aux réunions, mais en dépit de ce droit de parole et de contestation verbale, rien dans cet article n'empêchera—si l'on impose des frais supplémentaires aux bateaux qui emprunte le canal Welland—que ceux-ci ne l'évitent. Cela a été un de vos motifs d'inquiétude, et vous en avez parlé. Mais rien n'a été fait dans ce sens.

Pour répondre à M. Taylor, qui dit qu'il est tout à fait inhabituel qu'un ministère facture un autre . . . je dois dire que cela se fait sans arrêt. Ce n'est absolument pas inhabituel, et le gouvernement fédéral est tout à fait coutumier de ce genre de pratique. Je dirais même que c'est au contraire l'habitude. Le ministère de la Défense, comme M. Johnson l'a dit, a parfois facturé à 90 p. 100 ce qu'il avait fait pour d'autres ministères. M. Johnson a donné l'exemple précis des Pêches. Ce n'est donc

[Texte]

example of fisheries. This is not unusual and does not set any kind of precedent.

• 1100

I point out to members who serve on the Transport committee that this new series of regulations flies in the face of the whole concept of *Freedom to Move*. It goes in exactly the opposite direction of the white paper on *Freedom to Move*.

I am not opposed to user fees; users are not opposed to user fees. What we are saying is that they want to know what those fees are going to be up front and how they are going to impact upon them before the government is given the power to impose, no matter what they think, the fees in any case.

Clause 4, unless it is amended as I suggest, is the equivalent of a council of the government giving a general the power to make a declaration of war without knowing in advance who he is going to declare war on or who the casualties are going to be.

I again appeal to members because I know deep down—I know these members; they are sensitive; they are understanding; they are in tune—they abhor clause 4 as much as I do because of the undemocratic principle of it. It is just like the Boston Tea Party, the same thing. It is taxation without representation. It is taxation without any notion of how or when or where or how much or in what way these charges are to be applied.

Mr. Taylor: You fellows did it for 17 years.

Mr. Tobin: It is time for this committee to emulate the good citizens of Boston and dump this clause in the harbour. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin.

Some hon. members: Question.

Mr. Nowlan: That was even better than the first.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we might have the question now.

The Chairman: Are you ready for the question on L-1C as rewritten and introduced by Mr. Tobin?

Subamendment negatived

The Chairman: We now come to Mr. Forrestall's PC-3C.

Mr. Forrestall: Could I ask that the question be put?

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a procedural thing again: When am I going to be able to move mine? After we deal with ... ?

The Chairman: Yours is next.

Mr. Angus: So you will not rule it out of order because we passed Mr. ...

[Traduction]

pas du tout inhabituel, et ce ne serait pas ici une première qui ferait précédent.

Je tiens par ailleurs à faire remarquer aux députés du Comité des transports que cette nouvelle réglementation sera en complète contradiction avec le Livre blanc *Aller sans entraves*. C'est exactement le contraire.

Je n'ai rien contre le fait que l'on puisse demander aux usagers de payer leur part; ils n'y sont pas non plus opposés. Mais afin de pouvoir faire leurs prévisions, ils aimeraient tout de même savoir à temps quelle sera leur part, et cela donc avant que le gouvernement ne décide unilatéralement d'imposer les droits en question.

L'article 4, à moins que mon amendement ne soit adopté, serait comparable à une disposition en vertu de laquelle tel général serait habilité à déclarer la guerre, sans que l'on sache le moins du monde à qui il va la déclarer, ni ce à quoi l'on s'expose.

J'exhorte donc encore les membres du Comité, sachant profondément... je connais les députés; je connais leur jugement et leur bon sens, et je sais qu'ils sont tout autant opposés à cet article 4 que je peux l'être, en raison du principe antidémocratique qu'il contient. Cela rappelle tout à fait le *Boston Tea Party*. C'est-à-dire que l'on décide d'un impôt sans en avoir véritablement discuté. Un impôt qui est imposé sans que l'on sache comment, quand, où et jusqu'à quel point les nouveaux impôts seront prélevés.

M. Taylor: C'est exactement ce que votre parti a fait pendant 17 ans.

M. Tobin: Il est donc temps que le Comité se rappelle le courage des citoyens de Boston, et qu'il jette lui aussi cet article à la mer. Monsieur le président, merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin.

Des voix: Votons.

M. Nowlan: Il s'est surpassé.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais peut-être que l'on vote.

Le président: Est-ce que vous êtes prêts à voter sur l'amendement L-1C, modifié, et présenté par M. Tobin?

Le sous-amendement est rejeté

Le président: Nous en venons maintenant à l'amendement PC-3C de M. Forrestall.

M. Forrestall: Est-ce que nous pourrions voter?

M. Angus: Monsieur le président, encore une fois, je voudrais parler de procédure: quand vais-je pouvoir proposer mon amendement? Plus tard ... ?

Le président: Le vôtre vient tout de suite après.

M. Angus: Vous n'allez pas le déclarer irrecevable, sous prétexte que nous aurions adopté celui ...

[Text]

The Chairman: Not for that reason, no.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if you might put the question.

The Chairman: The question is on PC-3C, in the name of Mr. Forrestall, as amended . . .

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman, is it possible for this one to request a recorded vote?

The Chairman: Yes.

Amendment agreed to: yeas, 8; nays, 2

The Chairman: Now we come to Mr. Angus' amendment, A-1D. The Chair has a lot of trouble with this one, but you will move the amendment, please.

Mr. Angus: I just forewarn members that there have been some changes from the copy they have in front of them.

An hon. member: What page is it on?

Mr. Angus: It is a single page with "A-1D" scrawled on the top righthand corner in a box. It is on a separate sheet of paper.

I move that clause 4 be further amended by adding after proposed section 10 the following . . .

• 1105

Mr. Nowlan: I wonder if we could dispense with it. We all know the form.

Mr. Angus: I have changed it. Okay?

The Chairman: It has been changed.

Mr. Angus:

(11) Notwithstanding proclamation of all other clauses of this act, clause 4 will not be proclaimed until:

a) consensus has been reached with the major user groups of Coast Guard services on:

i) the level of cost recovery;

ii) the mechanism for implementation of charges and recovery of costs;

b) a socio-economic impact analysis of cost recovery of Coast Guard services has been conducted under the aegis of the Treasury Board, and tabled in Parliament;

And here is where the changes are:

c) utilization of the Welland Canal is above 75% of capacity.

d) January 1, 1988, or later.

(12) Notwithstanding any of the foregoing, any regulation that the Governor-in-Council makes pursuant to subsection (1) may be appealed directly to the Governor-in-Council.

[Translation]

Le président: Non, pas pour cette raison-là.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrions-nous voter.

Le président: Nous allons voter sur l'amendement PC-3C, présenté par M. Forrestall, modifié . . .

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Est-ce qu'il serait possible d'avoir un vote par appel nominal?

Le président: Oui.

L'amendement est adopté par 8 voix contre 2

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Angus, A-1D. Le président a des doutes très sérieux, mais allez-y d'abord.

M. Angus: Je dois d'abord avertir les députés que certaines modifications ont été apportées à l'amendement qu'ils ont sous les yeux.

Une voix: À quelle page sommes-nous?

M. Angus: Il s'agit d'une feuille volante, où l'on a griffonné «A-1D», sur le coin supérieur droit. Vous avez ça sur une feuille à part.

Il est proposé qu'on modifie l'article 4 du projet de loi C-75 en ajoutant après l'article 10 . . .

M. Nowlan: Peut-être pourrions-nous nous passer de la lecture. Nous savons tous comment ça se présente.

M. Angus: J'ai apporté des modifications.

Le président: Ce n'est pas exactement le même texte.

M. Angus:

(11) L'article 4 de la loi ne prendra effet que lorsque:

a) un consensus se sera dégagé au sein des groupes les plus concernés par les services de la Garde côtière, sur les points suivants:

(i) le montant des droits prélevés;

(ii) les conditions de mise en place du dispositif de prélèvement des droits;

b) une analyse d'impact socio-économique sur les conséquences du prélèvement des nouveaux droits aura été faite, sous l'égide du Conseil du Trésor, et déposée au Parlement;

Et voilà où sont les modifications:

c) le canal Welland sera utilisé à 75 p. 100 de sa capacité.

d) la date du 1^{er} janvier 1988 sera passée.

(12) Il pourra être interjeté directement appel auprès du gouverneur en conseil des règlements qu'il aura pris en application du paragraphe (1).

[Texte]

(13) At a date not later than two years after proclamation of this clause, and every two years thereafter, a review conducted by a standing committee of Parliament will be undertaken to:

- a) determine the necessity for continuing cost recovery of Coast Guard services;
- b) determine the economic impact of cost recovery on the users of Coast Guard services.

I so move.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. The Chair has a lot of trouble here, as I indicated a few moments ago. Certainly, parts of your amendment are clearly out of order, when you are dealing with the proclamation of the bill in (11). Again in (13), there is another clause in the bill, clause 87, which deals with the coming into force, where those two sections should more properly have been put in as amendments.

In (11) b), the socio-economic impact analysis goes beyond the scope of the bill. Utilization of the Welland Canal, that is really beyond the scope of the bill because, to my knowledge, it is not mentioned specifically in this clause. So, if parts of this ... And:

(12) Notwithstanding any of the foregoing any regulation that the Governor-in-Council makes pursuant to subsection (1) may be appealed directly to the Governor-in-Council.

That is out of order. It is beyond the scope of the bill as well.

So there are two sections here that could have been brought in earlier in our proceedings under clause 87. They were not. And the other sections are, in my opinion, out of order. If part of an amendment is out of order, it is all out of order.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order. It is my understanding that clause 87 deals with the whole bill, whereas this reference is to clause 4 separately. I would argue that we should have the ability to indicate something with regard to the proclamation of clause 4. It clearly was the intent of the government to put something in somewhere that said "It shall not be proclaimed until January 1, 1987".

The Chairman: On your point of order, if you turn to page 109 of the bill, clause 87, "This act or any provision thereof", that would include any clause.

Mr. Nowlan: It is totally out of order.

The Chairman: Mr. Malone and then Mr. Tobin.

Mr. Malone: Mr. Chairman, just to add to the list of concerns that you have, I put one more forward. In paragraph (11) a), the first word is "consensus". Consensus is not a legislative term. It may be a caucus term or of a group that has a lot of common reflection. But no way in legislation can we define what a consensus is and certainly it would not be a

[Traduction]

(13) Pas plus tard que deux ans après la promulgation de cet article, et tous les deux ans par la suite, un comité permanent du Parlement fera une étude sur:

- a) la nécessité de poursuivre le programme de remboursement;
- b) les conséquences économiques de ce programme de remboursement pour les utilisateurs des services de la Garde côtière.

Je présente donc cet amendement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Le président a ici des doutes sérieux, comme je l'ai déjà dit. Certaines parties de l'amendement sont de toute évidence irrecevables, et notamment à l'article (11), qui est une dérogation à l'entrée en vigueur du projet de loi. L'article (13), par ailleurs, renvoie à un article du projet de loi, l'article 87, qui traite de l'entrée en vigueur; voilà donc deux articles qui auraient dû faire chacun l'objet d'un amendement.

Quant à la disposition (11) b), où il est question d'analyse d'impact socio-économique, nous sortons ici du champ du projet de loi. L'utilisation du canal Welland, cela est également hors sujet, car, à ma connaissance, l'article en question n'en parle pas. Si donc certaines parties de l'amendement ... et encore:

(12) Il pourra être interjeté directement appel auprès du gouverneur en conseil des règlements qu'il aura pris en application du paragraphe (1).

C'est irrecevable. Cela n'entre pas dans le cadre du projet de loi.

Voilà donc deux articles qui auraient dû être proposés plus tôt, au moment où nous avons discuté l'article 87 du projet de loi. Cela n'a pas été le cas, et les autres articles que vous proposez sont, de toute façon, irrecevables. Si une seule partie d'un amendement est irrecevable, tout l'amendement l'est.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. L'article 87 du projet de loi concerne l'ensemble de celui-ci, alors que mon amendement ne porte que sur l'article 4. Il devrait tout de même être possible de modifier l'entrée en vigueur de l'article 4 seul. Le gouvernement lui-même avait d'ailleurs proposé quelque part: «l'article ne sera pas promulgué avant le 1^{er} janvier 1987».

Le président: Je réponds à votre rappel au Règlement. Si vous vous reportez à la page 109 du projet de loi, à l'article 87, vous pourrez lire: «la présente loi ou telle de ses dispositions», c'est-à-dire n'importe lequel de ses articles.

M. Nowlan: C'est un amendement complètement irrecevable.

Le président: Monsieur Malone, et ensuite M. Tobin.

M. Malone: Monsieur le président, pour ajouter à ce que vous venez de dire, je dirai que le premier mot du paragraphe (11) a): «consensus», n'est pas du tout un terme juridique. C'est un terme que l'on utilise à propos des réunions de caucus, ou de groupe, lorsque l'on a réussi à s'entendre sur un certain nombre de choses. Mais ce n'est pas en tous les cas un terme

[Text]

legislative capacity to somehow define what a consensus means. That also would add to the list of reasons why we ought not to put this forward.

The Chairman: Yes. It is my opinion that if I allowed this to go through, I would be severely reprimanded by the Chair when it went to report stage. That is all there is to it.

Mr. Nowlan: Absolutely. It involves extensive money, above and beyond the bill.

• 1110

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a question regarding the wording of this particular amendment which you have ruled out of order for one or two reasons.

Mr. Nowlan: Five.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, and I ask this for future reference, with respect to a clause with user charges built into it, is it not possible to move an amendment, for example, saying notwithstanding the provisions of clause 4 or words to that effect, no section of the clause shall apply, for example, to the Welland Canal or apply to potato farmers on P.E.I., if you specifically worded it that way versus the approach taken in this particular amendment A-1d?

The Chairman: I think what you are asking is pretty hypothetical...

Mr. Tobin: I know it is, but I am asking for guidance.

The Chairman: I am not prepared to give you guidance on that hypothetical question.

Mr. Tobin: Well, Mr. Chairman, let us proceed unless there are any more amendments.

The Chairman: Okay. That is out of order. There is no vote.

The next one L-2C, on page 9 of your amendments booklet has been withdrawn. We now come to L-3C in the name of Mr. Tobin. Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 4 be amended by adding the following immediately after line 6 on page 5, under exclusion:

(3) this part does not apply to fishing vessels as defined in Section 2 of the said act.

Now, Mr. Chairman, I know with the Parliamentary Secretary to the Minister of Fisheries in the room, a member from Cape Breton and a member from Nova Scotia, member for Bonavista—Trinity—Conception and so on, I will not have to speak very much to convince members of the wisdom of this particular amendment.

Section 2 of the act defines fishing vessel as a ship employed in catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea; as a ship that does not carry passengers or cargo.

[Translation]

juridique, et il n'est absolument pas possible de le définir dans la loi. Voilà donc une raison de plus pour ne pas voter sur cet amendement.

Le président: En effet. Si j'avais laissé passer cela, je crois que le président m'aurait vivement critiqué au moment du rapport. C'est tout simple.

M. Nowlan: Absolument. Cela aurait d'ailleurs entraîné des dépenses qui ne sont absolument pas prévues par le projet de loi.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais vous poser une question au sujet du libellé de cet amendement que vous avez déclaré irrecevable pour une ou deux raisons.

M. Nowlan: Il y en avait cinq.

M. Tobin: Monsieur le président, je pose cette question au cas où le problème se repose, lorsqu'un article prévoit l'imposition de droits aux usagers, ne peut-on pas proposer un amendement indiquant que, nonobstant les dispositions de l'article 4, par exemple, aucun paragraphe dudit article ne s'appliquera au canal Welland ou aux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, plutôt que d'adopter la même démarche que l'auteur de l'amendement A-1d?

Le président: La question que vous posez est tout à fait hypothétique...

M. Tobin: Je sais, mais je vous demande votre avis.

Le président: Je refuse de vous donner un avis sur une question aussi hypothétique.

M. Tobin: Dans ce cas, monsieur le président, reprenons nos travaux, à moins qu'il n'y ait d'autres amendements.

Le président: Bien. Cet amendement étant irrecevable, il n'y a pas de vote.

L'amendement suivant, soit le L-2C, à la page 9 de la liasse, a été retiré. Nous en arrivons donc à l'amendement L-3C de M. Tobin. Monsieur Tobin, vous avez la parole.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 4 soit modifié par adjonction après la ligne 5, page 5, de ce qui suit au sujet des exceptions:

(3) La présente partie ne s'applique pas aux bâtiments de pêche ou aux bateaux de pêche comme ils sont définis dans l'article 2 de la même loi.

Monsieur le président, le secrétaire parlementaire du ministre des pêches est dans la salle, ainsi que les députés de Cap-Breton, de Bonavista—Trinity—Conception et bien d'autres, et je ne pense pas qu'il me sera très difficile de convaincre les membres du Comité du bien-fondé de cet amendement.

L'article 2 de la loi définit un bateau de pêche ou un bâtiment de pêche comme un navire servant à la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morces ou autres richesses vivantes de la mer et qui ne transporte ni passagers ni cargaison.

[Texte]

Mr. Chairman, I spoke earlier so I will not go into a long discussion again. I have made my point about the condition of the fishery . . .

Mr. Malone: Point of order, Mr. Chairman. First of all, let me confess that I am a Prairie person and I am not sure if I understand what Mr. Tobin is referring to. Earlier this day he was pleased to remove the word "vessel" because, as I understand it from the table, it meant only something operated by road. Now, when I hear him use the use vessel . . .

Mr. Tobin: No, fishing vessel, there is a difference.

Mr. Malone: Okay. I do not quite appreciate the difference and perhaps a sentence would help me to follow what you are saying.

Mr. Tobin: It is as profound as the difference between cream and ice cream.

Mr. Malone: It could very well be, but I would appreciate an explanation.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Malone has asked a very good question.

The Chairman: There may be a conflict here in terminology, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Well, under the definitions contained in the act, fishing vessel is a separate determination. Look on page 2 of the act, Mr. Malone, and you will see there is a definition of fishing vessel versus vessel right in the act and it applies to all ships, if I can use the word, employed in catching whatever is caught in the sea.

So fishing vessel and vessel are different words. My coffee cup is a vessel for coffee. A fishing vessel is a vessel for catching, harvesting the resources of the sea. So that is the context in which I use the words "fishing vessel", bearing in mind that it is preordained by the word "fishing".

• 1115

Mr. Nowlan: An empty vessel makes the most sound.

Mr. Tobin: This is right.

The Chairman: To clarify my own confusion here, what about a rowboat in which you are out fishing?

Mr. Tobin: Then a rowboat would be covered under my amendment; anything that is used to catch fish.

The Chairman: Any vessel used for fishing?

Mr. Tobin: Yes.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Tobin: Now, Mr. Chairman, "ship", as defined under section 2, includes every description of vessel used in navigation and not propelled by oars and, for the purpose of Part I in sections 647 and 652, every description of lighter, barge or like vessel used in navigation in Canada, however propelled.

[Traduction]

Monsieur le président, je ne m'attarderai pas davantage sur cette question puisque j'en ai déjà longuement parlé tout à l'heure. Je vous ai en effet déjà dit que le secteur des pêches se trouvait dans une situation . . .

M. Malone: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je dois avouer tout d'abord que je représente une circonscription des Prairies, et que, par conséquent, je ne comprends pas très bien ce à quoi M. Tobin veut en venir. Tout à l'heure, il voulait supprimer le mot «navire» parce qu'il ne s'agissait que de bâtiments mus par des avirons. Maintenant il parle de navire . . .

M. Tobin: Non, je parle de bateaux de pêche, c'est différent.

M. Malone: Peut-être, mais je ne vois pas très bien la différence. Vous pourriez peut-être me l'expliquer brièvement.

M. Tobin: La différence est aussi grande qu'entre de la crème et de la crème glacée.

M. Malone: Peut-être, mais je ne comprends toujours pas.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Malone a posé une question fort judicieuse.

Le président: Il y a peut-être un problème de terminologie, monsieur Tobin.

M. Tobin: Selon les définitions de la loi, le bateau de pêche constitue une catégorie distincte. Je vous renvoie à la page 1 de la loi, M. Malone, où vous trouverez une définition de «bateaux de pêche», par opposition à la définition de «navire», qui se trouve à la page 2 et qui s'applique aux bâtiments de toutes sortes qui servent à capturer les ressources de la mer.

Il faut donc faire la distinction entre bateau de pêche et bateau tout court; un bateau de pêche ne peut servir qu'à la pêche comme l'indique son nom.

M. Nowlan: C'est celui qui est vide qui fait le plus de bruit.

M. Tobin: Exactement.

Le président: J'avoue que je ne comprends toujours pas très bien. Qu'en est-il d'un bateau à rames avec lequel vous pêchez?

M. Tobin: Ce bateau à rames serait couvert par mon amendement, puisqu'il s'agit de tous les bâtiments qui servent à capturer des poissons.

Le président: Tous les bateaux qui servent à pêcher?

M. Tobin: Oui.

Le président: Bien. Merci.

M. Tobin: La définition du mot «navire», à l'article 2, embrasse les bâtiments de toutes sortes employés à la navigation et non mus par des avirons, et, pour l'application de la Partie I et des articles 647 à 652, les chalands ou allèges de

[Text]

So you see there is a profound difference between "fishing vessel" and "ship" and between "vessel".

Now, Mr. Chairman,—

Mr. Nowlan: [Inaudible—Editor]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would . . .

The Chairman: Now, we do not want to get into this now.

Mr. Nowlan: Prairie schooner but it is . . .

Mr. Tobin: This is correct. A Prairie schooner has wheels. Now, Mr. Chairman . . .

The Chairman: It is also a brand of beer!

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I resent the levity around this table. This is a serious amendment.

The Chairman: All right . . .

Mr. Nowlan: Let us put it to the question.

Mr. Tobin: Let me make the case.

Mr. Nowlan: It is very clear and very interesting.

Mr. Tobin: There are some members . . . Mr. Malone does not understand.

Mr. Nowlan: I think he does now.

The Chairman: Order, please.

Mr. Tobin: He is having trouble with "fishing vessel". Let me tell him now what I want the fishing vessel to do. I want it to be exempted from the provisions of clause 4, Mr. Malone. I have indicated that, in both British Columbia and in Atlantic Canada, fishermen are not in very good economic shape. We tend, coming from the east coast of Canada, to think about Newfoundland and other parts of the Maritimes, including Nova Scotia, Cape Breton, New Brunswick, P.E.I. and so on, in terms of fishermen who are barely able to scrape a living from the resources of the sea. But the same is also true in British Columbia where, to a large extent, much of the fleet is dramatically over-capitalized and the costs of boats have been inflated fantastically, so the bank now owns more boats than the fishermen do.

I am saying we know; sitting around this table, we do not have to have it pointed out to us. We do not need to drag in a boat and a skipper and lay him down before the bar of the House or between the conference table at which we sit to know. We sitting here today know that these people are one straw away from having their back broken; many of them are already wearing a brace. I am saying that, knowing it in advance, let us do the sensitive and humanitarian thing. Let us exempt these hard-pressed people, who are among the hardest workers of the primary producers in this country and among the lowest paid, from the onerous and unfair and undemocratic provisions of this bill that once again belongs in the harbour.

[Translation]

toutes sortes et les bâtiments semblables employés à la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion.

Vous voyez donc qu'il existe une grande différence entre «bâtiments de pêche» et «navire».

Maintenant . . .

M. Nowlan: [Inaudible—Éditeur]

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais . . .

Le président: Nous n'allons pas nous lancer dans cette discussion maintenant.

M. Nowlan: Le schooner des Prairies . . .

M. Tobin: C'est exact, le schooner des Prairies a des roues. Monsieur le président . . .

Le président: C'est aussi un marque de bière!

M. Tobin: Monsieur le président, je ne vois vraiment pas ce qu'il y a de drôle. Mon amendement est tout à fait sérieux.

Le président: Très bien . . .

M. Nowlan: Mettons-le aux voix.

M. Tobin: Permettez-moi de le défendre d'abord.

M. Nowlan: Tout est parfaitement clair et intéressant.

M. Tobin: Il y en a cependant, dont M. Malone, qui ne comprennent pas.

M. Nowlan: Je crois qu'il a compris maintenant.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Tobin: Il ne comprend pas très bien ce qu'est un «bâtiment de pêche». Je vais donc lui expliquer ce que je veux faire avec mon amendement. Je veux que les bateaux de pêche soient exemptés des dispositions de l'article 4, monsieur Malone. J'ai déjà dit tout à l'heure qu'en Colombie-Britannique et dans la région de l'Atlantique, les pêcheurs avaient de graves difficultés économiques. Quand on vient de la côte Est, on a tendance à ne penser qu'à Terre-Neuve, à la Nouvelle-Écosse, à Cap-Breton, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, notamment, lorsqu'on songe à tous ces pêcheurs dont le métier leur permet à peine de joindre les deux bouts. Mais la situation est la même en Colombie-Britannique, où la majeure partie de la flotte est excessivement hypothéquée, si bien qu'avec l'augmentation considérable du coût des bateaux, les banques possèdent aujourd'hui plus de bateaux que les pêcheurs.

Tout cela, nous le savons. Nous n'avons pas besoin de traîner un pêcheur jusqu'ici pour lui faire décrire cette situation. Nous savons parfaitement qu'il suffirait d'une chiquenaude pour leur casser les reins, qu'ils n'ont pas solides. Essayons donc de comprendre la situation et de nous montrer un peu plus humains. Ces gens-là ont déjà suffisamment de difficultés, ce sont de rudes travailleurs, et pourtant ils sont l'un des groupes les moins bien rémunérés de notre société. Il faut donc les exempter des dispositions exhorbitantes, injustes et antidémocratiques de ce projet de loi.

[Texte]

Thank you, Mr. Chairman.

Some hon. members: Question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Any other comments? Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, through you, may I direct a question to Mr. Tobin?

The Chairman: Yes, please do.

Mr. Johnson: Since Mr. Tobin represents perhaps the largest paper town in Newfoundland—Corner Brook—would he feel that the ice-breaking services used to enable ships to get into the port of Corner Brook should have all the burden placed on those ships using the facility or the ships in Botwood and nobody else not pay their proportion of parts, so that the burden will not be heavier on the other ships of commerce?

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would be glad to answer the question. I thought Mr. Johnson was listening to my earlier brief statements when I first introduced my amendment with respect to having the bill apply only to government vessels. If you had, you would know that, as far as I am concerned, the provisions of this bill should not apply to anybody. They should not apply because we do not know how it is going to be exercised. It should not apply because we have not yet set the schedule of charges. It should not apply because we do not know what the economic impact in various user groups is going to be.

So the reality is, Mr. Johnson, I do not think it should apply to anybody because it is unfair and unknown; it is some dark shrouded secret that will be unveiled in January 1, 1987, on how this is going to apply to user groups.

I am saying, sitting here and knowing that you and your colleagues are going to vote for it anyway, at the very least, let us exempt those people who we know cannot afford to pay. It may be that people who use the port of Corner Brook cannot afford it either. This I do not know with certainty. I am saying they should not pay either until they know what the charges are. But I know right now, without any need of consultation and without any need of using the time between January 1, 1987, that, for fishermen generally, with some rare exceptions, in particular the inshore fixed-gear fishermen, this bill presents itself as the straw that breaks the camel's back.

• 1120

The Chairman: The question has been called. A point of order, Mr. Angus?

Mr. Angus: May I request a recorded vote again, please?

Amendment negated: nays 7; yeas 2; abstentions 1

Mr. Forrestall: Can we have the question, please?

[Traduction]

Merci, monsieur le président.

Des voix: Passons au vote.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Y a-t-il d'autres interventions? Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question à M. Tobin?

Le président: Je vous en prie.

M. Johnson: Étant donné que M. Tobin représente l'une des plus grandes villes de pâte à papier de Terre-Neuve, et je veux parler de celle de Corner Brook, je voudrais savoir si, à son avis, les services de brise-glace qui permettent de déblayer le port de Corner Brook devraient être exclusivement payés par les bateaux qui les utilisent et par les bateaux de Botwood, et par personne d'autre, de sorte que le fardeau ne sera pas plus lourd pour les autres bateaux commerciaux?

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je suis ravi de pouvoir répondre à cette question. Si M. Johnson avait écouté ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet de mon amendement limitant l'application du projet de loi aux seuls navires de l'administration publique, il saurait qu'en ce qui me concerne, les dispositions de ce projet de loi ne devraient s'appliquer à personne, tout simplement parce que nous ne savons pas comment elles vont être appliquées. En effet, nous n'avons encore aucune idée du barème qui sera instauré et, partant, des conséquences économiques que cela aura sur les diverses catégories d'utilisateurs de ces services.

J'estime donc, monsieur Johnson, que cette disposition ne devrait s'appliquer à personne car elle est injuste et pleine d'incertitudes. C'est un secret qu'on va garder jalousement jusqu'au 1^{er} janvier 1987.

Je sais que, de toute façon, vos collègues et vous-mêmes allez adopter cette disposition, mais j'essaie quand même de vous convaincre d'exempter au moins ces gens-là qui, nous le savons parfaitement, ne pourront pas se permettre de payer ces tarifs-là. Peut-être que ceux qui utilisent le port de Corner Brook ne pourront pas se le permettre davantage, mais je n'en suis pas aussi sûr que dans le cas des pêcheurs, mais je pense qu'ils ne devraient pas payer ces droits tant qu'ils ignorent en quoi ils consistent. Par contre, pour ce qui est des pêcheurs, je sais pertinemment, et je n'ai pas besoin d'entreprendre de consultations d'ici le 1^{er} janvier 1987 pour en avoir la preuve, que ces gens-là, à quelques rares exceptions près, notamment les pêcheurs côtiers, ont des difficultés énormes et que ce projet de loi sera en quelque sorte le coup de grâce.

Le président: On a demandé le vote. Vous voulez invoquer le Règlement, monsieur Angus?

Mr. Angus: Je réclame un vote par appel nominal.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 2, avec une abstention

M. Forrestall: Passons maintenant au vote.

[Text]

The Chairman: Yes. I was just going to put the question on clause 4 as amended.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I request a recorded vote again on clause 4.

Clause 4 as amended agreed to: yeas 8; nays 2.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order, 8 and 2 is 10—do we not have a quorum?

Mr. Gass: The chairman is also part of the quorum.

Mr. Angus: Oh, okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. I now call clause 10.

On clause 10

The Chairman: If you will look at your amendments on pages 8 and 12... The Chair has been apprised that both of these, PC-4C and L-4C, are the same. However, because PC-4C at the line comes ahead of L-4C I will ask Mr. Forrestall to move his amendment; followed by Mr. Tobin, who will move his amendment, or discuss it; then Mr. Angus' A-2C as a subamendment to PC-4C, which we will then deal with.

• 1125

Mr. Angus: Mr. Chairman, on that, one is missing. I do not know whether the process got confused at my end or where, but there was another amendment that changed the word "twelve" to "twenty". It did not go in with the original package but I think was submitted later. It is actually irrelevant because the Liberal amendment does the same thing, but it was broken down so we were not caught up in accepting a whole package.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, on the same point of order, we are looking for some direction with respect to the presentation of these amendments because I too have an amendment to submit.

The Chairman: That we do not have in our hands?

Mr. Reid: I am not certain it has been distributed, but a copy is available.

The Chairman: I do not have it, Mr. Reid.

To repeat, I was going to call upon Mr. Forrestall to move PC-4C, followed by L-4C. It is my opinion that both of these are the same.

An hon. member: No, they are not, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, the clerk tells me that they are they same.

Mr. Tobin: I wonder if the clerk should read it again because it says "pleasure yachts of less than 12 metres" in PC-4C but L-4C says "pleasure craft not exceeding 20 metres". There is a profound difference.

[Translation]

Le président: D'accord. Je mets donc au voix l'article 4 tel que modifié.

M. Angus: Monsieur le président, je réclame de nouveau un vote par appel nominal pour l'article 4.

L'article 4, tel que modifié, est adopté par 8 voix contre 2.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Huit plus deux, ça fait 10... nous n'avons donc pas le quorum?

M. Gass: Le président compte aussi dans le quorum.

M. Angus: Bien.

Le président: Merci, monsieur Gass. Je vais maintenant mettre en délibération l'article 10.

Article 10

Le président: Les amendements se trouvent aux pages 8 et 12... On me dit que les deux amendements PC-4C et L-4C sont identiques. Cependant, étant donné que le PC-4C commence à une ligne antérieure, je vais demander à M. Forrestall de le présenter; ce sera ensuite le tour de M. Tobin de présenter son amendement puis, finalement, au tour de M. Angus de présenter son sous-amendement A-2C à l'amendement PC-4C.

M. Angus: Monsieur le président, il en manque un. Je ne sais pas si c'est moi qui me trompe, mais il y avait un autre amendement qui visait à remplacer le terme «12» par «20». Il ne faisait pas partie de la liasse initiale, mais je crois qu'il a été soumis plus tard. En fait, ça n'a pas d'importance puisque l'amendement libéral est identique. Il y en avait plusieurs parce que nous ne voulions pas être obligés d'accepter toute une série d'amendements en même temps.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, j'invoque le même Règlement car j'aimerais bien savoir dans quel ordre ces amendements vont être présentés, étant donné que moi aussi, j'en ai un à proposer.

Le président: Nous ne l'avons pas?

M. Reid: Je ne sais pas s'il a été distribué, mais j'en ai un exemplaire.

Le président: Je n'en ai pas, monsieur Reid.

Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure. Je me propose de demander à M. Forrestall de proposer le PC-4C, lequel amendement sera suivi du L-4C. On m'a dit que ces deux amendements étaient identiques.

Une voix: Pas du tout, monsieur le président.

Le président: C'est ce que le greffier me dit.

M. Tobin: Le greffier devrait le relire car, dans le PC-4C, il est question de «bateaux de plaisance de moins de 12 mètres», et, dans le L-4C, il est question de «bateaux de plaisance ne dépassant pas 20 mètres». C'est une différence énorme.

[Texte]

The Chairman: I apologize. They are separate.

This is the procedure: PC-4C will be introduced; then we go to A-2C as a subamendment; then we go to L-4C as another subamendment.

Is that clear, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: Yes.

The Chairman: Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Just before I introduce the amendments we have to clause 10, might I say I am aware—and I know the Minister is—of the concerns expressed in briefs and by members of the committee about the possible requirements for pleasure boaters to be certificated. Members of the boating public have perceived erroneously that certification of operators would be introduced for all manner of craft. This is simply not the case, and in order to reassure the boating public I am introducing this amendment, which would exclude the vast majority of pleasure boats from the requirements of clause 10.

As you know, Mr. Chairman, it would exclude all pleasure vessels under 12 metres, all rowing craft and canoes. I would emphasize that this will provide flexibility to respond to situations that may well arise in the future.

I know that some boating organizations have strongly advocated a higher cut-off limit of 20 metres, and this, I assure the members, will be kept in mind should it be necessary to introduce certification of operators. You may wish to note that proposed section 111 of the bill would require prepublication and 90 days' notice in the *Canada Gazette* of any regulation respecting any such certification.

Mr. Chairman, may I take the liberty of reiterating a comment made by the Minister when he was before us earlier. If I may quote:

The issue of safety has got to be paramount. That is our number one, always has and always will be the number one priority. We must keep the paramountcy of safety always in mind and I think we would look awfully foolish when we open up this particular piece of legislation, as we do not do so very frequently, to fail to take the opportunity to provide an enabling provision to tighten up on this very important element of safety. I bear a very heavy burden in terms of the administration of transportation legislation as it applies to safety. I should remind the hon. members here that while we are in the process of improving and dealing with this legislation, we will also have to share in that burden if we do not do it right. So I would urge you to consider both sides of this issue.

• 1130

Mr. Chairman, in those words the Minister was speaking to his very vital, very real, and very sincere concern about boating safety. God forbid that it does but the need may arise in the future for some form of certification of small craft owners. Setting the limit at 12 metres gave the Minister some flexibility in that regard.

[Traduction]

Le président: Je m'excuse. En effet, ils sont différents.

Voici la procédure que nous allons suivre: le PC-4C sera présenté, et ensuite les A-2C et L-4C seront présentés sous forme de sous-amendements.

C'est bien clair, monsieur Tobin?

M. Tobin: Oui.

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

M. Forrestall: Avant de présenter nos amendements à l'article 10, je tiens à vous dire que je suis parfaitement conscient, tout comme le ministre d'ailleurs, des problèmes qu'ont soulevés des témoins et des membres du Comité au sujet des certificats qui pourront être exigés des propriétaires de bateaux de plaisance. Certains d'entre eux s'imaginent que cela sera exigé des propriétaires de toutes sortes d'embarcations. Or ce n'est pas le cas, et c'est justement pour rassurer ces gens-là que je propose aujourd'hui d'exempter la grande majorité des bateaux de plaisance des exigences de l'article 10.

Seront donc exemptés tous les bateaux de plaisance de moins de 12 mètres, y compris tous les bateaux à rames et les canoës. Cet amendement permettra de prévoir toutes les situations qui pourront se faire jour à l'avenir.

Je sais que plusieurs associations de propriétaires de bateaux ont réclamé avec insistance que soient exemptés les bateaux de moins de 20 mètres, mais soyez assurés que nous en tiendrons compte s'il est un jour nécessaire d'exiger un certificat des pilotes de bateaux. N'oubliez pas que le projet d'article 111 exige que tout règlement concernant de tels certificats soit publié au préalable dans *La Gazette du Canada*, avec un préavis de 90 jours.

Monsieur le président, permettez-moi maintenant de citer les paroles qu'a prononcées le ministre devant ce Comité:

La sécurité doit rester la question primordiale. Elle l'a toujours été, elle le sera toujours. La sécurité est donc primordiale, nous ne devons jamais l'oublier, et c'est pour cela que nous devons faire très attention, en modifiant la loi existante, car c'est une opération que nous entreprenons assez rarement, de ne pas oublier de prévoir une disposition permettant de garantir cet aspect très important qu'est la sécurité. La sécurité est pour moi une responsabilité énorme et primordiale en ce qui concerne l'administration de notre législation en matière de transports. Je vous rappelle que si nous sommes ici pour améliorer la loi, nous devons aussi assumer la responsabilité de toute erreur que nous aurons commise. Je vous exhorte donc à considérer les deux aspects de la question.

Monsieur le président, dans cette situation, le ministre souligne sa préoccupation réelle et très sincère en matière de sécurité de la navigation. Que Dieu nous en protège, mais il se peut qu'à l'avenir il soit nécessaire d'obliger les propriétaires de petits bateaux à obtenir des certificats. Si la limite est

[Text]

Mr. Chairman, in conclusion, the intention is to protect people potentially at risk, rather than to seek to indiscriminately certify individual boat operators. This clause has been extensively discussed in the committee on a number of occasions. May I move an amendment?

Mr. Reid: On a point of order, Mr. Chairman. The amendment, now in the hands of the clerk and now in the hands of all members of the committee, is one that starts on the same line as that proposed by PC-4C. I understood that the Chair gave priority to PC-4C because of its early line commencement.

My proposed amendment starts at the same line, on the same page and goes somewhat further than the amendment now proposed by the Parliamentary Secretary. What I am doing, Mr. Chairman, is claiming privilege to submit my amendment next in line. It gives us some indication as to what we might do with PC-4C.

Mr. Forrestall: If I understand correctly, Mr. Reid is suggesting that he has an amendment which will amend my amendment. Could I just simply put my amendment?

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Reid is saying that he would like to claim precedence for the amendment he just submitted a few minutes ago because it is on clause 10, line 6 of page 8. If he turns one page in his book, he will see that there is a motion moved by the Liberal Party submitted last week having to do with line 6 on page 8. I would presume that in order of precedence, given that all three deal with line 6 on page 8, the amendment submitted by the Liberal Party a number of days ago would be considered next as a subamendment to Mr. Forrestall's amendment.

The Chairman: We are sort of complicating matters here. I was wondering if the committee could take a five-minute break. All those who have amendments which they wish to put before the committee could bring them forward, and come forward themselves so that we could line them up in what we hope to be their proper sequence. Is that agreeable to the committee?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, regarding that request, I simply say that you have PC-4C here which properly should be considered now. You have L-4C which is dealing with line 6 on page 8, identical to PC-4C . . .

The Chairman: That is right.

Mr. Tobin: —which should be considered next. It has been submitted since last week. You then have the amendment by Mr. Reid which deals with line 6 on page 8 which should be considered third. It was just passed in to us. I do not think anything could be any clearer, and I do not know why we would want to adjourn, unless you want to get into a long adjournment.

The Chairman: No, that is not the intention at all.

[Translation]

établie à 12 mètres, cela donne au ministre une certaine souplesse à cet égard.

En conclusion, monsieur le ministre, l'intention est de protéger les personnes qui peuvent s'exposer à certains risques, plutôt que d'obliger tous les propriétaires de bateaux à obtenir des certificats. Cet article a déjà fait l'objet d'une discussion prolongée en comité. Je voudrais proposer l'amendement.

M. Reid: Un rappel au Règlement, monsieur le président. L'amendement reçu par le greffier et tous les membres du comité porte sur la même ligne que l'amendement PC-4C. Je croyais savoir que le président avait donné la priorité à l'amendement PC-4C parce qu'il commençait à la ligne antérieure.

Mon amendement commence à la même ligne, à la même page, mais va un peu plus loin que l'amendement qui est maintenant proposé par le secrétaire parlementaire. Je vous demande, monsieur le président, de me permettre de déposer mon amendement ensuite. Cela donne une idée de ce qu'on pourrait faire du PC-4C.

M. Forrestall: Si je comprends bien, M. Reid nous dit qu'il a un amendement qui modifiera le mien. Me permettez-vous de proposer mon amendement?

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Reid voudrait que l'amendement qu'il vient de déposer il y a quelques minutes passe en priorité parce qu'il porte sur l'article 10, ligne 6, à la page 8. Il verra que dans la même liasse, il y a une motion du Parti Libéral déposée la semaine dernière, qui porte sur la ligne 6 à la page 8. Pour ce qui est de l'ordre de priorité, puisque tous les trois traitent de la ligne 6, page 8, je suppose que le prochain amendement que nous allons considérer comme sous-amendement de l'amendement de M. Forrestall sera celui soumis par le Parti Libéral il y a quelques jours.

Le président: Nous compliquons les choses ici. Le comité voudrait-il faire une pause de cinq minutes? Tous ceux qui ont des amendements à proposer pourront venir à la table pour que nous déterminions la bonne séquence. Est-ce acceptable au comité?

M. Tobin: Monsieur le président, pour le moment, nous sommes saisis du PC-4C. Il y a ensuite le L-4C qui porte sur la ligne 6, page 8, tout comme le PC-4C . . .

Le président: C'est exact.

M. Tobin: . . . qui sera le prochain amendement. Il a été déposé la semaine dernière. Ensuite viendra l'amendement de M. Reid qui porte sur la ligne 6, page 8. Nous venons de le recevoir. Je crois que tout est très clair et je ne sais pas pourquoi nous devrions lever la séance, à moins de vouloir une longue suspension.

Le président: Non, ce n'est pas mon intention.

[*Texte*]

Mr. Angus: Mr. Chairman, to go further on that point of order, my reading of L-4C leads me to believe it is not a subamendment to the government admendment but an amendment to Bill C-75 directly.

Mr. Tobin: We will move it as a subamendment.

Mr. Angus: I think in terms of procedure that the argument that it was submitted earlier really does not apply because you are going to have to redraft it.

Mr. Tobin: No, no, no.

• 1135

Mr. Angus: I would say, Mr. Chairman, let us allow Mr. Forrestall to move his amendment, then we can move our subamendments to change the words in there that we want. I think it is much simpler to do it that way.

The Chairman: We have to go on the line arrangement as well. I presume there are no more amendments that we know of or that you are contemplating at this time, then.

Mr. Tobin: No.

Mr. Angus: Not in addition to . . .

The Chairman: Not in addition to what we have on the table—is that correct?

Mr. Angus: Mr. Chairman, the clerk was given that one that went astray, which just changes 12 to 20, but that is covered elsewhere. I am not hung up about who gets what credit for doing what first—let us just do it.

Mr. Nowlan: I must say that I agree with Mr. Angus. You have Mr. Forrestall's amendment, PC-4C, then you have two other amendments or subamendments. Forget about the time, because we have done things here today with amendments that were just filed today; I even think one of yours, Mr. Tobin, was accepted that came today, or was changed. Certainly Mr. Reid's, as I read it, regardless of the line—they both refer to the same line, but in terms of L-4C, it is an exclusion at the bottom of the clause, whereas Mr. Reid's amends the clause at an earlier place in the clause. Therefore I would think that you get Mr. Forrestall's there, and I would think you would deal with the subamendments as subamendments or even as an amendment by itself. But Mr. Reid's would come first because it comes first in the clause affected; that is what I would say.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I intend to move, given the current wording of PC-4C—because it is appropriate and makes much more sense—my amendment as a subamendment. Let me just say that the reason I am concerned about the order is that I happen to see a dramatic difference between Mr. Forrestall's amendment, which makes no mention of passenger steamships, between my amendment, which makes no mention of passenger steamships, and between Mr. Reid's amendment, which talks about passenger steamships not exceeding five tonnes and steamships not carrying passengers. This is adding on exemptions that do not exist in Mr. Forrestall's amendment, nor do they exist in mine.

[*Traduction*]

M. Angus: Monsieur le président, d'après mon interprétation du L-4C, j'estime que ce n'est pas un sous-amendement de l'amendement du gouvernement, mais d'un amendement direct du projet de loi C-75.

M. Tobin: Nous allons le proposer comme sous-amendement.

M. Angus: Pour ce qui est de la procédure, le fait que cet amendement a été déposé antérieurement ne signifie rien, à mon avis, car vous devrez en faire une nouvelle rédaction.

M. Tobin: Non, non.

M. Angus: Que M. Forrestall propose son amendement, nous pourrions ensuite proposer nos sous-amendements pour effectuer les changements que nous voulons. Je pense que ce serait la plus simple façon de procéder.

Le président: Il faut tenir compte des lignes aussi. Je suppose qu'il n'y a pas d'autres amendements portant sur cette ligne.

M. Tobin: Non.

M. Angus: Pas en plus . . .

Le président: Pas en plus de ce que nous avons déjà, n'est-ce pas?

M. Angus: Monsieur le président, le greffier a reçu l'amendement qui a été égaré, et qui remplace 12 par 20, mais on en parle ailleurs. Peu m'importe à qui revient le crédit de cette initiative, agissons maintenant.

M. Nowlan: Je suis d'accord avec M. Angus. Il y a l'amendement de M. Forrestall, le PC-4C, et deux sous-amendements. Oublions le moment où ils ont été déposés car, sauf erreur, nous avons accepté un de vos amendements, monsieur Tobin, et tous ces amendements ont été reçus aujourd'hui seulement. Il est vrai que le sous-amendement porte sur la même ligne, mais le L-4C traite d'une exclusion à la fin de l'article, tandis que l'amendement de M. Reid modifie une partie précédente de l'article. Ainsi, l'amendement de M. Reid passerait d'abord, portant sur une partie antérieure de l'article.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, étant donné la formulation de l'amendement PC-4C, j'ai l'intention de proposer le mien comme sous-amendement. La raison pour laquelle je tiens à l'ordre de la présentation, c'est que je vois une différence importante entre l'amendement de M. Forrestall, qui ne parle pas de navires à vapeur transportant des passagers, comme le mien, et celui de M. Reid où on parle de navires à vapeur transportant des passagers, d'une jauge ne dépassant pas cinq tonnes et des navires à vapeur ne transportant pas de passagers. On ajoute des exclusions qui ne se trouvent ni dans l'amendement de M. Forrestall ni dans le mien.

[Text]

So I intend to move mine as a subamendment. It may then be that in addition to accepting what Mr. Forrestall has done or I have done, we would add on these extra provisions that Mr. Reid proposes. Mr. Reid may well have his amendment passed, but as an add-on.

The Chairman: Mr. Tobin, possibly there is a way out of this right now. Would Mr. Forrestall withdraw his amendment and we go directly to Mr. Reid's? I do not think you have officially moved it yet.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, you had better have the break and we should discuss this.

Mr. Forrestall: Give me 10 seconds to think about that. What then happens to . . . ?

Mr. Angus: Point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I think my original idea has some merit at this point. The committee, with your consent, will adjourn for 10 minutes.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, perhaps I might be able to resolve it by offering this as a suggestion. Could I indicate to the committee what I would otherwise have been prepared to move? My concern is that the Minister's intent be quite clear and quite clearly put on the record, and then not move it. Then whatever procedure you seem to have come to is acceptable to me. Is that all right?

The Chairman: Let us proceed, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, had I had the opportunity I would have moved that clause 10 of Bill C-75 be amended by striking out line 6 on page 8 and substituting the following:

propulsion, but excludes (a) pleasure yachts of less than 12 metres in length, and (b) any vessel, boat or craft of any length propelled manually by oars or paddles.

The Minister would want to have had that clearly on the record, but I will not at this point in time move it.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let the record show—and this is an important point of order—that the government, or Mr. Forrestall, on behalf of the Minister, has never proposed in clause 4, because he has not moved the amendment, a limit of 12 metres. In other words, the record must show that the Minister on the one hand has said he wants 12 metres, but that we the bad committee moved it up to 20, which is not in his judgment good for safety. But he has not put his 12-metres amendment before the table. What I am saying is the Minister cannot have it both ways. He cannot on the one hand say that he recommended 12 but that bad committee changed it to 20 and was irresponsible, without ever having put his amendment saying it should be 12 metres. The record shows the Minister agrees with members of the committee it ought to be 20 metres because the Minister, through his representative, never moved.

[Translation]

J'ai donc l'intention de proposer le mien comme sous-amendement. Ensuite, on décidera peut-être d'ajouter les exclusions proposées par M. Reid. Il se peut fort bien que l'amendement de M. Reid soit accepté, mais après les deux autres.

Le président: Il y a peut-être une façon de s'en sortir, Monsieur Tobin. M. Forrestall veut-il bien retirer son amendement pour que nous passions directement à celui de M. Reid? Je ne crois pas qu'il ait été officiellement proposé jusqu'ici.

M. Tobin: Monsieur le président, levons la séance pour en parler.

M. Forrestall: Donnez-moi dix secondes pour y réfléchir. Que devient ensuite . . . ?

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je pense que c'est le moment de revenir à ma première suggestion et d'ajourner pendant 10 minutes.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai une suggestion qui nous permettra peut-être de résoudre la difficulté. Pourrais-je lire au Comité l'amendement que j'avais l'intention de proposer? Je tiens à ce que l'intention du ministre soit claire et bien comprise, même si je ne propose pas l'amendement. Ensuite, on pourra suivre la procédure sur laquelle vous semblez d'accord. Est-ce que cela va?

Le président: Allons-y, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, voici donc l'amendement que j'aurais proposé, il s'agit de modifier l'article 10 du projet de loi C-75 par substitution à la ligne 8, page 8, de ce qui suit:

La présente définition exclut: (a) les yachts de plaisance d'une longueur de moins de 20 mètres; (b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.

Le Ministre tiendrait à ce que cet amendement soit consigné au procès-verbal, mais pour le moment, je ne vais pas le proposer.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, que la transcription de nos délibérations indique bien, et c'est un point important, que le gouvernement, ou M. Forrestall au nom du ministre, n'a pas proposé de limite de 12 mètres à l'article 4, puisque l'amendement n'a pas été proposé. Autrement dit, il faut montrer que le ministre a dit qu'il tient à avoir une limite de 12 mètres, mais que nous, les mauvais esprits du Comité, l'avons fait porter à 20 mètres, ce qu'il n'estime pas être acceptable du point de vue de la sécurité. Mais il n'a pas proposé son amendement fixant la limite à 12 mètres. Le ministre ne peut pas jouer sur les deux tableaux. Le ministre ne peut pas dire qu'il a recommandé une limite de 12, mais que le Comité a fait preuve d'irresponsabilité en la portant à 20, sans avoir proposé l'amendement établissant la limite à 12 mètres. Le procès-verbal confirmera donc que le ministre est d'accord avec les

[Texte]

[Traduction]

membres du Comité sur la limite de 20 mètres, n'ayant pas proposé d'amendement.

• 1140

Mr. Forrestall: Mr. Chairman. In which event I would like to take or exercise the option I have, and the committee members can do what they wish with it. Mr. Chairman, may I move that clause 10 of Bill C-75 be amended by striking out line section page 8 and substituting the following:

Propulsion, but excludes:

(a) Pleasure yachts of less than 12 metres in length

(b) Any vessel, boat or craft of any length propelled manually by oars or paddles.

Mr. Tobin: I second it. The Minister [*Inaudible—Editor*] ... reluctantly to 12 metres.

The Chairman: And then the [*Inaudible—Editor*] ... which is a subamendment, is the name of Mr. Angus, A-2C.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: In dealing with the order of subsequent amendments to the amendment now being proposed ...

The Chairman: I am sorry. What is this now?

Mr. Reid: PC-4C.

If this is the time to move a subamendment, then I will be prepared to move.

The Chairman: The amendment ... I am sorry. We have to go. It is my understanding the sequence is A-2C, and that is it for now. So we are now on ... If you will move your subamendment, we will then be on A-2C.

Mr. Tobin: Gladly, Mr. Chairman. But why did you pass over L-4C as a subamendment?

The Chairman: I see. The first amendment deals with the word "yachts" which comes ahead of the length of the boat—12. So it is A-2C.

Mr. Angus: Just to make things even more enjoyable, Mr. Chairman, I am not going to move that amendment.

The Chairman: Fine.

Mr. Angus: For explanation, I understand from the officials that the term "yacht" is a term that has to be used regarding the convention and things like that, so there is no value to changing it to "boat". It is withdrawn.

Mr. Nowlan: We have an amendment on the floor, I think.

The Chairman: Okay, We have a subamendment, Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, in the absence of Mr. Dantzer I have to indicate that this was his desire to move that amendment, but it is my pleasure today to move that clause 10 of Bill C-75 be amended by striking out line 6 on page 8 and substituting the following:

M. Forrestall: Dans ce cas, je voudrais me prévaloir de mon droit de proposer l'amendement. Je propose que l'article 10 du projet de loi C-75 soit modifié par substitution à la ligne 8, page 8, de ce qui suit:

sion. La présente définition exclut:

a) les yachts de plaisance d'une longueur de moins de 20 mètres;

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.

M. Tobin: Je l'appuie. Le ministre [*Inaudible—Rédaction*] à contre-cœur à 12 mètres.

Le président: Et ensuite le [*Inaudible—Rédaction*] ... qui est un sous-amendement, proposé par M. Angus, l'amendement A-2C.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Pour ce qui est de l'ordre des amendements subséquents ...

Le président: Excusez-moi, de quoi parlez-vous?

M. Reid: Du PC-4C.

Si c'est le moment de proposer le sous-amendement, je vais le faire.

Le président: Excusez-moi, je pense qu'il faudra d'abord proposer l'amendement A-2C. Si vous voulez bien proposer votre sous-amendement, nous passerons ensuite à l'amendement A-2C.

M. Tobin: Volontiers, monsieur le président. Mais pourquoi avez-vous le L-4C comme sous-amendement?

Le président: Le premier amendement porte sur le terme «yachts» qui se trouve avant la longueur du bateau, 12 mètres. C'est donc l'amendement A-2C.

M. Angus: Pour corser encore les choses, monsieur le président, je ne vais pas proposer cet amendement.

Le président: Très bien.

M. Angus: À titre d'explication, les fonctionnaires m'ont appris que le terme «yacht» doit être utilisé à cause de la convention, il ne servira donc à rien de le remplacer par «bateau». Je retire l'amendement.

M. Nowlan: Je crois que nous sommes saisis d'un amendement.

Le président: Très bien, passons au sous-amendement. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, en l'absence de M. Dantzer, j'ai l'honneur de proposer que l'article 10 du projet de loi C-75 soit modifié par substitution à la ligne 8, page 8, de ce qui suit:

[Text]

Propulsion, but excludes

(a) Pleasure yachts of less than 20 metres of length

(b) Any vessel, boat or craft of any length propelled manually by oars or paddles

(c) Passenger steam ships not exceeding 5 tons gross tonnage, carrying not more than 12 passengers, and having propulsion power not exceeding 75 kilowatts

And:

(d) Steam ships not carrying passengers and not exceeding 10 tons gross tonnage.

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman. Just two points. The procedural one. The way that Mr. Reid proposed his amendment is really not in the form of a subamendment to the government's amendment. The second point is that I would prefer to see the issue of the length of the exemption and the question of (c) and (d) separated, both in terms of discussion and vote.

Mr. Nowlan: Well, Mr. Angus has raised an interesting point.

• 1145

The Chairman: The Chair is having some problem with the wording of this subamendment, and we are going to . . .

Mr. Nowlan: The difficulty is the Chair.

The Chairman: There is a problem here that . . . Can you just wait, Mr. Nowlan, please?

Mr. Nowlan: Well, I have a suggestion . . .

The Chairman: Okay. I will hear your suggestion.

Mr. Nowlan: —that will perhaps clarify the confusion, which I admit is properly raised by Mr. Angus.

Mr. Reid moved his subamendment in the form he has, but it could be very easily tied into the subamendment just in terms of form if he amended Mr. Forrestall's proposed amendment PC-4C on clause 10 of Bill C-75 by saying everything he has said and just having two changes in form, but still the same substance. The two changes are as follows: on (a) substitute "twenty" for "twelve". Then for the second change, add (c) and (d) as he has read it. That is a proper subamendment with respect to the amendment moved by Mr. Forrestall.

The Chairman: I suggest we take that suggestion but do it by lines so that we delete "pleasure yachts of less than" in the amendment and delete all the words after the word "than" and insert the following, which is Mr. Reid's amendment.

Mr. Reid: Could we do it as separate amendments?

[Translation]

sion. La présente définition exclut:

a) les yachts de plaisance d'une longueur de moins de 20 mètres;

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies

c) les navires à vapeur transportant des passagers, d'une jauge brute ne dépassant pas cinq tonneaux, qui ne transportent pas plus de 12 passagers et dont la puissance de propulsion ne dépasse pas 75 kilowatts

Et:

d) les navires à vapeur ne transportant pas de passagers et d'une jauge brute ne dépassant pas dix tonneaux.

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai deux observations. Pour ce qui est de la procédure, M. Reid n'a pas proposé son amendement comme sous-amendement de l'amendement du gouvernement. Deuxièmement, je préférerais que la question de la longueur et les alinéas c) et d) soient traités séparément, pour la discussion et pour le vote.

M. Nowlan: Eh bien, M. Angus a soulevé un point intéressant.

Le président: Le président ne comprend pas très bien le libellé du sous-amendement, et nous allons . . .

M. Nowlan: Le problème, c'est le président.

Le président: Nous avons aussi une difficulté . . . Une seconde, s'il vous plaît, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Je voudrais faire une suggestion . . .

Le président: Très bien. Je vous écoute.

M. Nowlan: . . . afin de dissiper cette confusion, qu'a soulignée avec raison M. Angus.

M. Reid a proposé son sous-amendement à sa façon, mais celui-ci pourrait très bien s'accorder avec le sous-amendement pour ce qui est de la forme, s'il modifiait l'amendement PC-4C proposé par M. Forrestall à l'article 10 du projet de loi C-75, en disant tout ce qu'il a dit et en effectuant deux changements de forme seulement, mais en conservant le fond. Ces deux changements sont les suivants: à l'alinéa a), remplacer «douze» par «vingt». Le deuxième changement consiste à, ajouter les alinéas c) et d) tels qu'il les a lus. Il s'agit d'un sous-amendement en bonne et due forme à l'amendement proposé par M. Forrestall.

Le président: Je propose d'accepter la suggestion, mais de procéder par ligne afin que nous retranchions «les yachts de plaisance d'une longueur de moins de» de l'amendement et que nous retranchions tous les mots après le mot «de» pour ajouter l'amendement de M. Reid.

M. Reid: Pouvons-nous le faire sous forme d'amendements distincts?

[*Texte*]

Mr. Angus: Right. Paragraph 10(a) could be a stand-alone, and then we could deal with (c) and (d) as a second one.

Mr. Reid: We would agree to anything that can get this thing moving.

The Chairman: No, we will do it this way. We will do the package, the line.

Mel, could you take the Chair for about two minutes?

The Acting Chairman (Mr. Gass): Mr. Reid, do you have any comments to that suggestion as to your amendment?

An hon member: [*Inaudible—Editor*].

Mr. Tobin: No, we will not be. We have a right to speak and we are going to.

The Acting Chairman (Mr. Gass): Mr. Forrestall, we have a problem that right at the moment we cannot vote because we do not have sufficient numbers. Mr. Tobin, a few comments.

Mr. Forrestall: Very brief, very brief.

Mr. Tobin: You are tempting me, Mr. Forrestall, to spend an hour and a half, as is my right, by telling me "very few"—or three hours.

Now, Mr. Chairman, I welcome portions of Mr. Reid's amendment. In particular I welcome moving the exemption of 20 metres in length, as the government and the Minister have now decided to accept.

Mr. Forrestall: On a point of order, Mr. Chairman. Mr. Tobin has begun to impute motives...

Mr. Tobin: I have not done a thing.

Mr. Forrestall: —and I think he should withdraw that. The Minister has not agreed to accept the amendment put forward by Mr. Reid.

Mr. Tobin: In the event that the Minister has agreed to accept—and I do not know whether he has or not, but I would assume he may have consulted his colleagues if it passes here today with government members, and that is fair ball... In the event he ultimately decides, when the vote is taken, to accept as reflected by the vote of government members the "twenty metres in length", I welcome that because I think it makes good sense. And Mr. Reid, I congratulate you for that.

Mr. Reid: Then let us leave it at that and let us get on with the question.

Mr. Tobin: I am sorry, I am not finished commenting on your amendment. I welcome that.

Mr. Chairman, I am sorry. Members may be eager to get on with the vote, but I want to exercise my right to comment on the subamendment.

The Acting Chairman (Mr. Gass): Mr. Tobin, you have been given the floor.

[*Traduction*]

M. Angus: C'est exact. L'alinéa a) du paragraphe (10) serait donc un amendement distinct, et nous pourrions ensuite traiter dans un deuxième temps des alinéas c) et d).

M. Reid: Je suis bien d'accord pour tout ce qui peut faire avancer ce travail.

Le président: Non, nous allons procéder de cette façon. Nous allons voir le tout, par ligne.

Mel, pouvez-vous assurer la présidence deux minutes?

Le président suppléant (M. Gass): Monsieur Reid, avez-vous des remarques à faire au sujet de la suggestion concernant votre amendement?

Une voix: [*Inaudible—Rédacteur*]

M. Tobin: Non, nous ne voulons pas, nous avons le droit de prendre la parole et nous allons le faire.

Le président suppléant (M. Gass): Monsieur Forrestall, il y a un problème car nous n'avons pas le quorum pour le moment pour procéder au vote. Monsieur Tobin, vous voulez faire quelques remarques.

M. Forrestall: Très, très brèves.

M. Tobin: Vous m'incitez, monsieur Forrestall, à parler pendant une heure et demie et même trois heures, comme c'est mon droit, en me disant d'être bref.

Monsieur le président, j'approuve certaines dispositions de l'amendement de M. Reid. En particulier, je suis d'accord pour porter l'exemption à 20 mètres, comme le gouvernement et le ministre ont maintenant décidé de l'accepter.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Tobin commence à prêter des motifs...

M. Tobin: Je n'ai rien fait.

M. Forrestall: ... et je pense qu'il devrait retirer ses propos. Le ministre n'a pas décidé d'accepter l'amendement présenté par M. Reid.

M. Tobin: Si le ministre décidait d'accepter... et je ne sais pas s'il l'a fait ou non, mais je présume qu'il a consulté ses collègues et si l'amendement est adopté aujourd'hui par les députés du parti ministériel, et ça me semble tout à fait raisonnable... S'il décidait finalement, lorsque le vote sera pris, d'accepter, comme l'indique le vote des députés du parti ministériel, «une longueur de moins de vingt mètres», j'en serais heureux, car je crois que c'est plein de bon sens. Monsieur Reid, je vous félicite de cet amendement.

M. Reid: Alors tenons-nous en là et poursuivons.

M. Tobin: Excusez-moi, je n'ai pas terminé mes remarques au sujet de votre amendement. J'en suis enchanté.

Monsieur le président, excusez-moi. Les députés sont peut-être pressés de voter, mais je veux exercer mon droit de commenter le sous-amendement.

Le président suppléant (M. Gass): Monsieur Tobin, nous vous avons donné la parole.

[Text]

Mr. Tobin: Well, if you would quit conversations across the floor, I would enjoy the right to . . .

The Acting Chairman (Mr. Gass): Make your comments.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I welcome that. I welcome paragraph 10.(2)(b):

(b) any vessel, boat or craft, of any length, propelled manually by oars or paddles

That was included in my own proposed amendment L-4C. I do not welcome paragraphs 10.(2)(c) or (d), for the reasons outlined by the Minister of Transport when he appeared before this committee. The Minister of Transport, through the Parliamentary Secretary . . . PC-4C does not contain paragraphs 10.(2)(c) and (d), even than those have been discussed and recommended by a number of witnesses before the committee.

In moving its own amendment, the government did not accept "passenger steamships not exceeding five tons" and "steamships not carrying passengers" and so on. Mr Chairman, neither do I.

• 1150

I am prepared to see an amendment go forward that would move the exemption up to 20 metres, because 20 metres is what is contained in the international regulations for preventing collisions at sea, 1972, put out by Transport Canada. Twenty metres is what is contained within the *Safe Boating Guide*. Boats of 20 metres, in the *Safe Boating Guide* published by the Canadian Coast Guard—it is clearly outlined that vessels above 20 metres in length require a VHF radio phone installation on board, radio station licence and so on. Twenty metres represents the international accepted length everywhere in the boating community. So 20 metres, in my judgment, is appropriate here.

I do not believe it is appropriate that passenger steamships of any length, that is, steamships carrying passengers . . . An individual Canadian pays his money and puts, for the time he is on that vessel, his life and limb in the hands of an individual who is the captain of that ship. I believe a Canadian who does that has the right to expect that individual is qualified.

One might say, why do you not go to 12 metres? Someone on a 20-metre, non-commercial pleasure boat, 18 metres, 17 metres and so on, we hope, we believe—it is an international practice, we accept it—that individual is going to be careful and so on, but he is not carrying passengers. He is carrying himself and his friends. It is not being done for commercial purposes.

Mr. Reid, if your amendments (c) and (d) carry, then what this committee is saying is that if a Canadian goes to Gros Morne National Park in my riding—a citizen of this country, a citizen of any country—and gets aboard a boat that fits within

[Translation]

M. Tobin: Bien, si on cesse de discuter de l'autre côté de la table, j'aimerais bien exercer ce droit . . .

Le président suppléant (M. Gass): Vous pouvez faire vos remarques.

M. Tobin: Je suis enchanté du sous-amendement et de l'alinéa 10(2)b):

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations, de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.

C'est ce que j'avais dit dans mon propre amendement L-4C. Je ne suis pas très heureux des alinéas 10(2)c) ou d), pour les raisons invoquées par le ministre des Transports lorsqu'il a comparu devant le comité. Le ministre, par l'entremise du secrétaire parlementaire . . . Le PC-4C ne renferme pas les alinéas 10(2)c) et d), même si ces alinéas ont fait l'objet de discussions et de recommandations de la part d'un certain nombre de témoins qui ont comparu devant nous.

En proposant son propre amendement, le gouvernement n'accepte pas «les navires à vapeur à passagers d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux» et «les navires à vapeur ne transportant pas de passagers», etc. Monsieur le président, je ne les accepte pas non plus.

Je serais prêt à accepter un amendement qui porterait l'exemption à 20 mètres, parce que cette longueur est mentionnée dans le règlement international de 1972 pour la prévention des abordages en mer, qui a été publié par Transports Canada. Le guide de sécurité nautique mentionne 20 mètres. Les embarcations de 20 mètres, mentionnées dans le guide de sécurité nautique publié par la Garde côtière canadienne—il est clairement indiqué que les embarcations de plus de 20 mètres doivent avoir à bord un récepteur radio VHF, un permis de station radio, etc. 20 mètres représentent la norme internationale acceptée en matière de longueur lorsqu'il est question de bateaux. Par conséquent, à mon avis, il serait approprié d'accepter 20 mètres.

Je ne crois pas qu'il y ait lieu pour les navires à vapeur à passagers, c'est-à-dire les navires transportant des passagers . . . un Canadien qui paie son passage met sa vie, pendant le temps qu'il passe à bord, entre les mains de l'individu qui se trouve être le capitaine de ce navire. Je crois que ce Canadien a le droit de s'attendre à ce que cette personne soit compétente.

On pourrait peut-être poser la question, pourquoi ne pas accepter 12 mètres? Quelqu'un qui est à bord d'une embarcation de 20 mètres, d'un yacht de plaisance, de 18 mètres, 17 mètres, etc., nous espérons, du moins nous croyons—il s'agit d'une pratique internationale et nous l'acceptons—que ce quelqu'un sera prudent, mais il ne transporte pas de passagers. Il se transporte lui-même de même que ses amis. Le navire n'est pas utilisé à des fins commerciales.

Monsieur Reid, si votre amendement portant les alinéas c) et d) est adopté, cela veut dire que pour le comité, si un Canadien se rend au parc national Gros Morne dans ma circonscription—un citoyen de notre pays, un citoyen de

[Texte]

your exemption (c) and (d) . . . He pays his money to go in over a lake that is five or six miles long and there is a canyon where windy conditions exist. He does not know whether he has a qualified operator operating the boat that he, his wife and his children are on. Perhaps the person operating the boat is somebody who came home for the summer and is a cousin of the fellow who owns the boat. The man who owns the boat gave him a job, but he does not know what in the hell he is doing and somebody drowns.

Now, I believe when we are talking about commercial activities, when we are talking about the exchange of moneys for services rendered . . . an average citizen does not know when he gets on the boat whether the guy is qualified. He assumes it. It is up to the Government of Canada to assume that when that exchange of money takes place, when somebody is being carried in exchange for payment . . . When he takes his wife and kids on that boat, he has a right to a qualified operator.

Mr. Chairman, as much as it is desirable . . .

Mr. Johnson: On a point of order, Mr. Chairman. May I ask a question that might save us some time?

It is all relevant to what Mr. Tobin is saying. It is my understanding, and I want to be told by the officials, that (c) and (d) are presently contained within the act. Is that right or wrong?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is essentially correct.

Mr. Johnson: They are already in the act?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, so members will understand precisely where we are, perhaps Mr. Stewart or Mr. Quail could share his thoughts with us.

Mr. Quail: Mr. Chairman, that part of section (c) which states that passenger steamships not exceeding 5 ton, gross tonnage, stopping it there, is presently in the act. Section (d), steamships not carrying passengers and not exceeding 10 gross ton, is in the act. Therefore, the import of (c) and (d) would have been to see those exclusions now being retained.

The addition in part (c), the part that talks about carrying not more than 12 passengers and having propulsion power not exceeding 75 kilowatts, was designed to be an expansion and a clarification with respect to passenger steamships not exceeding . . .

Mr. Tobin: I thought Mr. . . .

The Chairman: Thank you.

Mr. Tobin: A slip of the tongue. It is okay, carry on.

Mr. Quail: It is not a slip of the tongue, Mr. Chairman, I am merely explaining what is in the act at the present time. The part that talks about not carrying more than 12 passengers is presently in some regulations that exist as a result of the present Canada Steamship Act.

[Traduction]

n'importe quel pays—et s'il s'embarque à bord d'une embarcation exemptée selon vos alinéas c) et d) . . . Cette personne paie son passage pour naviguer sur un lac de cinq ou six milles de longueur, et où se trouve une gorge par laquelle les vents soufflent très fort parfois. Cette personne ne sait pas si celui qui le transporte, lui, sa femme et ses enfants, est compétent. C'est peut-être quelqu'un qui s'occupe de l'embarcation pendant l'été pour remplacer son cousin ou un ami à qui appartient le bateau. Le propriétaire du bateau lui donne un emploi, mais il ne sait pas vraiment ce qu'il fait, et puis quelqu'un se noie.

Lorsqu'il est question d'activité commerciale, lorsqu'il est question paiement d'argent pour services rendus . . . un citoyen moyen ne sait pas lorsqu'il met le pied sur une embarcation si le responsable est compétent. Il le suppose. Il appartient au gouvernement du Canada de s'assurer lorsqu'il y a paiement d'argent, que lorsque des personnes sont transportées après avoir payé . . . Lorsque l'individu s'embarque avec sa femme et ses enfants, il a le droit de s'attendre à ce que les responsables soient compétents.

Monsieur le président, aussi souhaitable que soit . . .

M. Johnson: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je poser une question pour gagner du temps?

C'est une question qui se rapporte aux remarques de M. Tobin. Si j'ai bien compris, et j'aimerais que les hauts fonctionnaires me le confirment, les alinéas c) et d) font partie de la loi en vigueur, n'est-ce pas?

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est juste pour l'essentiel.

M. Johnson: Il font déjà partie de la loi?

M. Forrestall: Monsieur le président, afin que les députés comprennent bien où nous en sommes, M. Stewart ou M. Quail pourraient peut-être nous dire ce qu'ils en pensent.

M. Quail: Monsieur le président, l'alinéa c) qui traite des navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux fait déjà partie de la loi. L'alinéa d), les navires à vapeur ne transportant pas de passagers et d'une jauge brute d'au plus dix tonneaux, fait également partie de la loi. Par conséquent, il s'agit ici de conserver ces alinéas.

Ce qu'on ajoute à l'alinéa c), où il est question de transporter au plus 12 passagers avec une puissance de propulsion ne dépassant pas 75 kilowatts, vise à clarifier la question relative aux navires à vapeur transportant des passagers ne dépassant pas . . .

M. Tobin: Je croyais, monsieur . . .

Le président: Je vous remercie.

M. Tobin: C'était un lapsus. C'est très bien, poursuivez.

M. Quail: Ce n'était pas un lapsus, monsieur le président, j'ai expliqué simplement ce que contient la loi en vigueur. Cet alinéa où il est question de transporter au plus 12 passagers figure dans les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada.

[Text]

[Translation]

• 1155

Mr. Tobin: Mr. Chairman, what Mr. Quail is telling us, and what people of this country should know, is that on a small vessel where money changes hands people do not necessarily have a qualified operator. You are telling us there is no provision in this act to ensure that a qualified operator be on board with a group of 10 on a vessel that fits the outlined definition. This is contrary to the comments by the Minister when he appeared before this committee and briefly addressed this question. I thought he was on the right track. In fact, he convinced me despite representations made to me regarding this matter.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, that is correct at the present time if the passenger ship is under five gross tons and carries less than 12 passengers. That vessel is not subject to inspection.

Mr. Tobin: Well, Mr. Chairman, that bit of information flies in the face of everything we have heard about safety and I am going to presume it was accidental, that it was overlooked by the Minister or by officials. It was definitely overlooked by the Minister because I have heard the man speak on the question of safety enough to know he is reluctant to allow an individual to take him out in a 16-metre boat, even though he has nobody to harm but himself.

Surely to goodness, Mr. Chairman, we are now discovering at the end of the day we are permitting a provision to go through in this act which allows me, who knows nothing . . .

Mr. Forrestall: All you have to do is boat with me.

Mr. Tobin: —about running a boat, to run up to Western Brook Pond Fiord and Gros Morne National Park and to get myself a boat matching these requirements and to go out and charge people money. A tourist comes in; he does not know Brian Tobin from a hole in the ground; he assumes I know what I am doing. I now have the legal right to go out and drown them all for I have absolutely no qualifications to move passengers across Western Brook Pond Fiord. Yes, Mr. Chairman, that is what this means! And I am saying we should not accept paragraphs (c) and (d) and we should take whatever corrective measures are necessary to get rid of these provisions.

Damn it, we are either serious about this or we are not. If somebody pays money in this country, let them expect the government will guarantee them qualified service.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. I have Mr. Angus first. Do you wish to go though, Mr. Reid? It is your amendment?

Mr. Reid: Mr. Chairman, perhaps you could indicate again whether or not you are going to take these amendments a line at a time or whether you are going to take this amendment which I submitted in totality. We would have to address ourselves accordingly.

M. Tobin: Monsieur le président, ce que nous dit M. Quail, et ce que devraient savoir les Canadiens, c'est que sur un petit bâtiment sur lequel il y a échange d'argent il n'y a pas nécessairement un responsable compétent. Vous nous dites qu'il n'y a pas dans la loi de disposition garantissant qu'un exploitant compétent doit être à bord avec un groupe de 10 personnes sur un bâtiment qui répond à la définition mentionnée. Cette affirmation est contraire à ce que nous a dit le ministre lorsqu'il a comparu devant le Comité et qu'il a brièvement soulevé la question. À mon avis, il était sur la bonne voie. De fait, il m'a convaincu en dépit de ce qu'on m'avait dit sur le sujet.

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, c'est exact présentement si le navire à passagers a une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et transporte moins de 12 passagers. Ce navire ne fait pas l'objet d'inspection.

M. Tobin: Eh bien, monsieur le président, ce renseignement va à l'encontre de tout ce que nous avons entendu au sujet de la sécurité et je présume que c'est accidentel, que le ministre ou ses hauts fonctionnaires l'avaient oublié. Le ministre l'a certainement oublié car je l'ai suffisamment entendu parler de sécurité pour savoir qu'il hésiterait à permettre à une personne de l'amener sur un bateau de 16 mètres, même si personne ne courait de risque sauf lui.

Bonté divine, nous finissons par découvrir, monsieur le président, que nous permettons qu'une disposition fasse partie de la loi qui me permet à moi, qui n'y connais rien du tout . . .

M. Forrestall: Tout ce que vous avez à faire c'est de venir avec moi sur un bateau.

M. Tobin: . . . d'avoir un bateau, de me rendre à Western Brook Pond Fiord et dans le parc national Gros Morne, de me procurer un bateau qui répond à ces exigences et de faire payer leur passage à des passagers. Un touriste peut s'adresser à moi, il ne connaît pas du tout Brian Tobin, et il suppose que je connais mon métier. J'ai maintenant le droit, légalement, de sortir mon bateau et de noyer tous ces passagers car je n'ai pas du tout la compétence pour les faire traverser dans le Western Brook Pond Fiord. Oui, monsieur le président, voilà bien ce que cela signifie! Je déclare qu'il ne faut pas accepter les alinéas c) et d) et nous devrions adopter toute mesure corrective nécessaire pour nous en débarrasser.

Diable, nous étudions sérieusement ce projet de loi ou nous ne l'étudions pas. Si quelqu'un verse de l'argent, ici au Canada, il faut s'attendre à ce que le gouvernement garantisse un service compétent.

Le président: Merci, monsieur Tobin. M. Tobin est le premier à prendre la parole maintenant. Voulez-vous poursuivre monsieur Reid? S'agit-il de votre amendement?

M. Reid: Monsieur le président, vous pourriez peut-être nous dire si nous allons étudier les amendements une ligne à la fois ou en totalité. Nous allons procéder ensuite de cette façon.

[Texte]

But at the moment we want to address the change from the 12 metres to the 20 metres and I would like to have the opportunity, at whatever time you say, to make comment on paragraphs (c) and (d).

The Chairman: Yes, Mr. Reid, I intend to deal with the whole package you presented. So that means (a), (b), (c) and (d).

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have a motion I would like to make.

Mr. Nowlan: Well, could I . . . ?

Mr. Angus: Okay.

Mr. Nowlan: On the same point of order, in view of everything that has been said and in view of the information from the officials—which perhaps illustrates the committee's good work—I would ask the Chair if Mr. Reid would consider withdrawing (c) and (d) so we can just vote on his subamendment with the change from 12 metres to 20 metres?

The Chairman: Agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, at the moment I would like to have some further clarification from the officials. The officials have told us that passenger steamships not exceeding five ton gross tonnage are already mentioned in the act. Mr. Chairman, we have a safety restriction in the act and there is no provision to remove it. Carrying not more than 12 passengers and having propulsion power not exceeding 75 kilowatts are limitations. Those passenger steamships not exceeding five tons cannot carry a burden or a cargo in excess of 12 passengers and may not have a propulsion power unnecessary for the purpose of a 5-ton gross tonnage vessel.

• 1200

So these are limiting factors, limiting to what it was in the first instance, and if I am correct in that then I would ask the officials to confirm it, or, if it is not so, to say so in effect.

The Chairman: Mr. Forrestell.

Mr. Forrestell: Could Mr. Quail respond to that, or Mr. Hornsby?

Mr. Quail: In the act "passenger ships not exceeding five gross tons" is presently there and paragraph (d) is presently there.

The impact of the amendments was such that the exclusion would no longer be there, so the proposal that was in the original amendments presented to the House and to the committee had the impact of excluding everything we are now talking about with respect to items (a), (b), (c) and (d).

The submission on the table, which we are talking about now, starts to put some exclusions back into place. The exclusions that were going to be back into place, as I read it by

[Traduction]

Pour le moment, nous voulons discuter du changement de 12 mètres à 20 mètres, et j'aimerais avoir l'occasion, au moment que vous m'indiquerez, de faire quelques remarques au sujet des alinéas c) et d).

Le président: Oui, monsieur Reid, j'ai l'intention de mettre en discussion tout ce que vous avez présenté, c'est-à-dire les alinéas a), b), c) et d).

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais présenter une motion.

M. Nowlan: Eh bien, est-ce que je pourrais . . . ?

M. Angus: Bien.

M. Nowlan: Au sujet du rappel au Règlement, étant donné que tout cela a été dit et compte tenu des renseignements que nous ont fournis les hauts fonctionnaires—ce qui montre bien peut-être le bon travail que fait le Comité—je demanderais au président si M. Reid veut bien songer à retirer les alinéas c) et d), afin que nous puissions mettre aux voix le sous-amendement concernant le changement de 12 mètres à 20 mètres?

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, je voudrais pour le moment que les hauts fonctionnaires nous donnent quelques précisions. Ils nous ont dit que les navires à vapeur à passagers d'une jauge brute d'au plus cinq tonnes sont déjà mentionnés dans la loi. Monsieur le président, la loi comporte une limite sécuritaire et il n'y a pas de disposition pour son retrait. Le fait de transporter douze passagers au plus et de ne pas prévoir un moteur développant plus de 75 kilowatts, ce sont des limites. Ces navires à vapeur à passagers d'une jauge brute d'au plus cinq tonnes ne peuvent transporter plus de 12 passagers et ne doivent pas être mus par un moteur ayant une puissance supérieure à celle qu'il faut pour propulser un navire dudit tonnage brut.

Les officiels pourraient-ils me dire si, oui ou non, il s'agit de facteurs limitatifs?

Le président: Monsieur Forrestell.

M. Forrestell: M. Quail ou M. Hornsby pourraient-ils répondre à cette question?

M. Quail: L'actuelle loi contient la phrase «navires de passagers ne jaugeant pas plus de cinq tonnes» ainsi que l'alinéa d).

Les amendements auraient eu pour effet de supprimer l'exclusion, les amendements originaux soumis à la Chambre et au Comité auraient exclu tout ce qui figure actuellement dans les alinéas a), b), c) et d).

L'amendement dont il est question en ce moment aurait pour effet de réintroduire certaines exclusions. La motion de M. Reid réintroduirait donc l'exclusion relative aux yachts

[Text]

the motion on the floor from Mr. Reid, were giving the exclusion to 20 metres pursuant to section (a). Section (b) is clear. Section (c) would be reinstituting the exclusion that is presently in the act with respect to passenger steamships not exceeding five tons gross tonnage.

The part dealing with carrying not more than 12 passengers is in a present regulation, and having propulsion power not exceeding 75 kilowatts was designed, if we are going to put the exclusion back in, to clarify the question as it related to certification for engineers, and (d) was a reintroduction of exclusion dealing with steamships not carrying passengers and not exceeding 10 gross tons.

The Chairman: Mr. Angus is next on my list.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to move that Mr. Reid's amendment be further amended by deleting (c) and (d).

An hon. member: Agreed. I second the motion.

The Chairman: Hold it.

Mr. Reid: Rather than that, Mr. Chairman, I think I would be prepared to withdraw paragraphs (c) and (d).

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: You will withdraw paragraphs (c) and (d), so we are then just dealing with (a) and (b).

Mr. Reid: With (a) and (b).

The Chairman: Actually one word. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Any further discussion?

Some hon. members: Question.

The Chairman: Those in favour of Mr. Reid's amendment, which simply changes one word, from "twelve" to "twenty" metres in length . . .

Mr. Johnson: Mr. Chairman, on a point of order. To Mr. Quail, as the regulation now reads, could a passenger ship not exceeding five tons gross carry more than 12 passengers?

Mr. Quail: It is subject to the regulation, which says "and not more than 12 passengers".

Mr. Johnson: Okay. Is that already in the regulations?

Mr. Quail: Yes.

Mr. Reid: But it is withdrawn anyway.

The Chairman: Are we ready for the question?

Mr. Tobin: No. A point of information, just so we are clear. If we move and accept Mr. Reid's amendment as now drafted, am I correct in saying that there will no longer be in the act the exemption for the passenger steamships and so on as cited in (c) and (d)? Are we getting it out of the act totally, or is it still there?

Mr. Quail: It would not be there—as it relates to licensing of officers only. Engineers as well.

[Translation]

d'une longueur inférieure à 20 mètres à l'alinéa a). L'alinéa b) est clair. L'alinéa c) aurait pour effet de réintroduire l'exclusion actuellement dans la loi relativement aux navires de passagers jaugeant cinq tonnes au maximum.

La disposition concernant les navires ne transportant pas plus de 12 passagers figure dans un règlement en vigueur, tandis que la disposition relative à la puissance propulsive maximum de 75 kilowatts doit clarifier la question de la certification des mécaniciens; l'alinéa d) porte sur la réintroduction de l'exclusion afférant aux navires ne transportant pas de passagers et jaugeant 10 tonnes au maximum.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je propose que l'amendement de M. Reid soit modifié par la suppression des alinéas c) et d).

Une voix: D'accord. J'appuie la motion.

Le président: Un instant, s'il vous plaît.

M. Reid: Je préférerais retirer les alinéas c) et d).

Des voix: D'accord.

Le président: Si vous retirez les alinéas c) et d), il ne nous reste plus que les alinéas a) et b).

M. Reid: a) et b).

Le président: On ne changerait qu'un seul mot. Tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Des voix: Veuillez mettre l'article aux voix.

Le président: Que ceux qui sont pour l'amendement de M. Reid qui aurait pour effet de remplacer le mot «douze» par le mot «vingt» mètres de long . . .

M. Johnson: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Aux termes de l'actuel Règlement, des navires de passagers jaugeant cinq tonnes au maximum peuvent-ils transporter plus de 12 passagers actuellement?

M. Quail: Le règlement stipule «pas plus de 12 passagers».

M. Johnson: Donc, cela figure déjà dans le règlement?

M. Quail: Oui.

M. Reid: De toute façon, cette disposition est retirée.

Le président: Je vais mettre l'article aux voix.

M. Tobin: Je voudrais encore obtenir une précision. Si l'amendement de M. Reid est adopté, cela voudrait-il dire que les exemptions pour les navires à vapeur figurant aux alinéas c) et d) seraient supprimées?

M. Quail: Elles ne seraient plus d'application pour la certification des officiers et des mécaniciens.

[Texte]

Mr. Johnson: But if this was put in then would it come into licensing of engineers?

Mr. Quail: If it was put in then it would exclude any licensing below those levels.

Mr. Tobin: May I ask this question: Once we move and pass the amendment—Mr. Reid is now proposing to drop (c) and (d)—are you telling this committee that it is not possible for a small boat operator on commercial purposes to sell 10 tickets to somebody and take them out on the water without being licensed?

An hon. member: It would mean a change of regulation.

Mr. Tobin: Well, let us ask.

Mr. Quail: This gives enabling legislation and it means that you can consider extending the system downwards.

Mr. Tobin: By regulation?

Mr. Quail: By regulation.

• 1205

Mr. Tobin: Fine.

The Chairman: The question is on Mr. Reid's amendment, which effectively would change the word "twelve" to "twenty", in PC-4C.

Subamendment agreed to

Amendment as amended agreed to

The Chairman: We now move along to page 15 in your booklet of amendments to L-5C on page 15. In your bill, it is clause 10, of course, and it is at page 8.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a point of order, we have three amendments from three different groups that all start line 7 on this page. I would ask you to consider in terms of time of submission which one is the most appropriate, keeping in mind the precedent for government amendments.

The Chairman: I only have two.

Mr. Angus: No, there is L-5C...

The Chairman: This is right.

Mr. Angus:—there is PC-3 and there is A-4C.

The Chairman: PC-3. I am sorry; I have not seen it.

Mr. Angus: It is not in this...

The Chairman: I have L-5C and I have A-4C.

Mr. Angus: May I ask Mr. Forrestall perhaps...

The Chairman: Where is the missing amendment?

Mr. Angus: PC-3, which was page 12 of the original large package, unless the government has made a decision not to bring it forward, is the one that would provide for the joint recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Energy. I would assume that this amendment has precedent over those of Mr. Tobin or myself.

[Traduction]

M. Johnson: Si cette disposition était introduite, serait-elle d'application pour la certification des mécaniciens?

M. Quail: Cela aurait pour effet d'exclure la certification en-dessous de ces niveaux.

M. Tobin: Si l'amendement de M. Reid moins les alinéas c) et d) était adopté, cela voudrait-il dire que le capitaine d'une petite embarcation n'aurait plus le droit d'embarquer 10 passagers s'il n'a pas, au préalable, obtenu un permis?

Une voix: Les règlements devraient être modifiés.

M. Tobin: Voyons voir quelle sera la réponse.

M. Quail: Ceci est une loi habilitante et le système pourrait être étendu.

M. Tobin: Par voie de règlement?

M. Quail: Oui, par voie de règlement.

M. Tobin: Parfait.

Le président: Je mets aux voix l'amendement de M. Reid qui aurait pour effet de remplacer le mot «douze» par le mot «vingt» dans l'alinéa PC-4C.

Le sous-amendement est adopté

L'amendement tel que modifié est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-5C à la page 15 des amendements. Il s'agit de l'article 10 page 8 du bill.

M. Angus: Nous avons trois amendements différents qui tous commencent à la ligne 7 sur cette même page. Il faudrait donc commencer par celui qui convient le mieux.

Le président: Moi je n'en ai que deux.

M. Angus: Non, il y a L-5C...

Le président: C'est exact.

M. Angus: Le PC-3 et le A-4C.

Le président: Je n'ai pas vu le PC-3.

M. Angus: Il ne figure pas ici...

Le président: J'ai le L-5C et le A-4C.

M. Angus: Je pourrais peut-être demander à M. Forrestall.

Le président: Où est ce troisième amendement?

M. Angus: Le PC-3 qui figurait à la page 12 des amendements, à moins que le gouvernement ait décidé de le retirer, prévoyait la recommandation conjointe du ministre des Transports et du ministre de l'Énergie. Je présume que cet amendement a préséance sur celui de M. Tobin ainsi que sur le mien.

[Text]

The Chairman: You are right in that there is a PC-3 on page 12, with respect to clause 10.

Now, this PC-3 was to also include debate on clauses 44, 45 and 52.2, I think . . .

Mr. Angus: This is correct. I am assuming the numbers you have listed are all of the ones that we stood down pending this one.

The Chairman: This is right. Mr. Forrestell, please.

Mr. Forrestell: Mr. Chairman, I move that clause 10 of Bill C-75 be amended (a) by striking out lines 7 to 15 on page 8 and substituting the following:

Application of regulations . . .

Mr. Chairman, it is a lengthy amendment. Assuming that all members have it in front of them, could PC-3 be taken as having been duly moved?

The Chairman: Yes. Do you wish to comment on your amendment?

Mr. Forrestell: Mr. Chairman, perhaps I could make one general overview, which will deal with all of the related amendments.

Mr. Chairman, the government's motions PC-3, clause 10, PC-6, clause 44.(8), PC-7, clause 45, and PC-8, clause 52.1 represent an alternative by placing MODUs for all purposes under the Canada Shipping Act and require regulations adopted in the joint recommendations of the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

Mr. Chairman, the committee might wish to note that this is consistent with other regulations. I cite for example the Canada Labour Code, which required joint recommendations under certain circumstances by two Ministers.

• 1210

The rationale for a joint recommendation on MODUs is that two Ministers have responsibility for different aspects: the Minister of Transport, obviously, for marine aspects, and the Minister of Energy, Mines and Resources for industrial aspects. This fact is recognized in these amendments.

As the Minister has noted—and I emphasize this to all members of the committee—this is an interim measure, an interim position, pending the proposed omnibus legislation to deal with all aspects of MODUs themselves.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestell.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Mr. Forrestell's amendment, that clause 10 of Bill C-75 be further amended by deleting the words "the joint" in line 7 of proposed subsection (2) as put forth by Mr. Forrestell; and secondly, by deleting all the words in that clause after the word "Minister" in line 7. So in effect it would read:

[Translation]

Le président: Vous avez tout à fait raison. Il y a effectivement un amendement PC-3 à l'article 10 page 12 des amendements.

Or le PC-3 concerne également les articles 44, 45 et 52.2 de . . .

M. Angus: C'est exact. Ce sont des articles qui ont été réservés en principe.

Le président: C'est exact. M. Forrestell.

M. Forrestell: Je propose que l'article 10 du bill C-75 soit modifié a) en remplaçant par ce qui suit les lignes 9 à 16 page 8:

Application des règlements . . .

C'est un long amendement, monsieur le président. Puisque tous les députés en ont un exemplaire sous les yeux, peut-on considérer que le PC-3 a été dûment proposé?

Le président: Certainement. Avez-vous des observations concernant cet amendement?

M. Forrestell: Ce que j'ai à vous dire concerne tous les amendements afférents.

L'amendement PC-3 à l'article 10, le PC-6 à l'article 44(8), le PC-7 à l'article 45 et le PC-8 à l'article 52(1) aurait pour effet d'assujettir les UMFL aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada tandis que les règlements devraient être conjointement recommandés par les ministres des Transports et de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Vous remarquerez que ceci est conforme aux autres règlements. Ainsi, d'après le Code canadien du travail, certaines recommandations doivent également être faites conjointement par deux ministres.

Des recommandations conjointes pour tout ce qui concerne les UMFL sont jugées nécessaires du fait que deux ministres sont chargés de différents aspects, à savoir le ministre des Transports pour tout ce qui touche à la marine et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour tout ce qui touche à l'aspect industriel, ainsi que cela est d'ailleurs précisé dans les amendements.

Ainsi que le ministre l'a d'ailleurs fait remarquer, il s'agit d'une disposition provisoire en attendant un projet de loi cadre qui traitera de tous les aspects des UMFL.

Le président: Merci, monsieur Forrestell.

M. Angus: Je propose un amendement à l'amendement de M. Forrestell, que l'article 10 du Bill C-75 soit modifié par la suppression du mot «conjoint» à la ligne 7 de l'alinéa 2 proposé par M. Forrestell; et deuxièmement par la suppression de tout ce qui suit le mot «ministre» dans ce même article à la ligne 7 qui serait maintenant libellé comme suit:

[Texte]

regulation so states it was made on recommendation of the Minister.

An hon. member: Which Minister?

Mr. Angus: The Minister as defined under the act, which is the Minister of Transport.

The intent and the effect of the subamendment, Mr. Chairman, is to indicate clearly that it is the Minister of Transport and the Canada Shipping Act that are supreme in all matters of safety, of certification, of control; you name it. It is clear from the representations that were made to this committee, it is clear from the report on the *Ocean Ranger*, that there is a strong belief that there should be a one-window or a lead ministry. I think when it comes down to a question of whether or not you should get the hell out of there, a master should make that decision, not a driller. And I think there is agreement amongst all the members who have heard the testimony, who have involvement with the maritime sector, that clearly it should be the responsibility of the Minister of Transport.

I recognize that we do have a jurisdictional thing between the Minister of Energy and the Minister of Transport and that perhaps it is up to Cabinet, under Mr. Forrestall's proposal, where any, shall we say, resolution could occur. I think when it comes to safety we should not have to wait for a Cabinet to make some decisions over regulations or whatever; there should be one person in charge.

Quite frankly, I would encourage members of the government to accept this amendment. You can blame the committee. You can say the committee made you do it. Let us give the Minister of Transport the power he needs to ensure that there is safety out there.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, looking at the way in which the amendments have been moved, I have grave doubts that I am going to get an opportunity, because of the rules of procedure, to move my amendment which would wipe out lines 7 to 15 in their entirety; in other words, wipe out the exemption that is now provided to ships.

What is happening here by even having this amendment, PC-3, before this committee is a disgrace to the parliamentary system of government. What we are doing as a legislative committee is we are attempting to make laws around and to accommodate, to absorb, if you will, within legislation, a political fight within Cabinet as to who is going to have jurisdiction over offshore oil and gas rigs. That is what we are doing.

Writing a piece of legislation that exempts rigs as ships unless otherwise jointly agreed to by two Ministers is an unprecedented item in the Canada Shipping Act.

[Traduction]

Par règlement pris sur recommandation du ministre.

Une voix: Quel ministre?

M. Angus: Le ministre des Transports comme prévu aux termes de la loi.

L'objet de ce sous-amendement est de préciser que c'est le ministre des Transports ainsi que la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont préséance pour tout ce qui touche à la sécurité, à la délivrance de certificats, au contrôle etc. D'après tous les témoins ainsi que d'après le rapport relatif à l'*Ocean Ranger*, il est évident que ceci devrait relever en priorité d'un seul ministre. Lorsqu'il s'agit d'abandonner un navire, la décision appartient au capitaine et non pas à un ouvrier proposé au forage. Tous les intéressés sont d'accord pour dire que la responsabilité devrait incomber au ministre des Transports.

Il y a sans doute une question de compétence entre le ministre de l'Énergie et le ministre des Transports et ce serait peut-être au Cabinet sur proposition de M. Forrestall de trancher. Mais lorsque la sécurité est en jeu, une seule personne doit pouvoir avoir le dernier mot.

J'engage donc vivement les députés gouvernementaux à voter pour mon amendement, quitte à dire que c'est le Comité qui vous y a obligé. Il est essentiel que le ministre des Transports puisse veiller à la sécurité.

M. Tobin: Compte tenu du train où vont les choses, je doute que le Règlement me permette de proposer mon amendement qui aurait pour effet de supprimer les lignes 7 à 15 qui portent sur l'exemption s'appliquant au navire.

J'estime que l'amendement PC-3 est contraire à toutes les règles du système parlementaire. En fait ceci reviendrait à nous mêler d'une lutte intestine du Cabinet et à entériner certaines préséances parmi les ministres sur tout ce qui relève du pétrole offshore et des plates-formes de forage.

Exempter les plates-formes de forage des conditions régissant les navires sauf décision conjointe de deux ministres est tout à fait sans précédent dans la Loi de la marine marchande du Canada.

This is not partisan because the same thing existed with the Liberal administration. So let us put all the cards on the table. Infighting in Cabinet over who had jurisdiction—nonsense. It

En parlant ainsi je ne fais nullement preuve d'esprit de parti car la même question s'est posée lorsque les Libéraux étaient au pouvoir. Cette lutte de compétence au sein du Conseil des

[Text]

was nonsense then; it is nonsense now. So I am not being political.

Rather than as a legislative committee of members of the House who have spent a great deal of time studying the Canada Shipping Act, who are not aligned with Energy, Mines, and Resources, who are not aligned with Transport Canada—because this is not a transport committee or an energy committee; it is a legislative committee—what we are doing is we have come to this dilemma and rather than take a decision as members who have been charged with examining Bill C-75 we have chosen instead, if we accept this amendment, to try and patch it up, to build this little wall around this division at the political level that existed under Liberal administration and exists now under a Conservative administration between two Ministers. We are trying to solve their problem for them by saying that they are both in charge. There is no precedent in the Canada Shipping Act; there is not one other single clause in this bill where such a circumstance exists.

Mr. Angus is right, and I suspect other members around this table—we have discussed this matter off the record and I am not going to repeat discussions—understand as well that this is precisely what is occurring.

We have an opportunity, and I think we have a responsibility, to do the right thing here. The right thing, surely to God it seems to me, is to give the Minister of Transport the jurisdiction. The right thing is not to give the Minister of Energy the jurisdiction. We would not suggest that certain wells adjacent to certain waterways on land should be part of the joint jurisdiction of the Minister of Transport. That would be so ludicrous that we would be laughed out of the committee room.

What have the courts said about this question?—because this very question of jurisdiction has been referred twice to the courts. There were two fairly recent decisions of the Federal Court of Appeal which are supportive of the position that oil rigs come within the definition of “ship”; they ought not to be excluded.

In the *Seafarers' International Union of Canada v. Crosbie Offshore Services Limited* case, the Federal Court of Appeal was faced with the question of whether federal or Newfoundland legislation applied to the crews of supply boats working the rigs in the Hibernia field off Newfoundland. In the course of describing the nature of the services supplied by the boats to the rigs, the judge noted:

The rigs are also ships. They have means of self-propulsion but for one reason or another may be towed to a drill site. When located, the rig can be partly submerged and operate while resting on the bottom of the water, not more than 120 feet. In deeper waters, in particular in those here involved, the rig is primarily submerged by floats. It is maintained in its position by anchors . . .

and so on. But the bottom line is that the rig is a ship. That is a decision of the Federal Court of Appeal.

There is a second case, also in the . . .

[Translation]

ministres est parfaitement ridicule, maintenant comme par le passé.

Il ne faut pas oublier que nous sommes un comité législatif et que nous n'avons à ce titre à appuyer ni le ministre des Transports ni le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Alors qu'en principe nous sommes chargés d'étudier le Bill C-75, si nous acceptions cet amendement, nous ne ferions qu'entériner cette lutte d'influence qui existait déjà du temps de l'administration libérale et dont le gouvernement conservateur a hérité. Ce qui serait sans précédent dans les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Angus a donc parfaitement raison et les autres membres du Comité qui en ont discuté officieusement bien entendu savent parfaitement de quoi il retourne.

Or normalement ce secteur devrait relever du ministre des Transports et non pas du ministre de l'Énergie des Mines et des Ressources. Personne n'irait prétendre que certains puits riviérains de certains cours d'eau relèveraient de la compétence conjointe du ministre des Transports. Quiconque dirait quelque chose de ce genre se verrait rire au nez.

Par ailleurs les tribunaux ont déjà été saisis à deux reprises de cette question de compétence. Deux décisions rendues récemment par le tribunal fédéral d'appel assimile les plates-formes de forage à des navires; elles ne devraient donc pas être exclues.

Dans l'affaire *Seafarers' International Union of Canada v. Crosbie Offshore Services Limited*, le tribunal fédéral d'appel a été appelé à décider si les équipages des bateaux qui approvisionnent les plates-formes de forage du gisement d'Hibernia au large de Terre-Neuve relevaient du droit fédéral ou des lois de Terre-Neuve. Dans ses attendus, le juge a dit ce qui suit au sujet des plates-formes de forage:

Les plates-formes de forage sont des navires. Ils ont des dispositifs d'autopropulsion mais ils peuvent également être remorqués jusqu'au site de forage. Arrivée sur place, la plate-forme peut être en partie submergée et elle peut fonctionner à condition de ne pas pas être immergée par plus de 120 pieds d'eau. Dans des eaux plus profondes, comme c'est le cas en l'occurrence, la plate-forme est submergée par des flotteurs et maintenue en place par des ancrs . . .

Tout ceci pour dire qu'une plate-forme de forage peut-être assimilée à un navire selon la Cour fédérale d'appel.

Il y a une autre affaire . . .

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Tobin, may I just make a very brief observation? I do not want to interfere with the flow of your thought, but I ask you to keep in mind that this applies only to Canadian-registered rigs outside of the 12-mile limit and the vast majority of rigs are not under Canadian flag. Some authority must be exercised with respect to them, and the only legislative authority we have at this point in time is COGLA.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall is wrong. Since January 1, 1977, we have in this country a 200-mile limit and those rigs operating within 200 miles of Canada's shores in the offshore...

Mr. Forrestall: You are wrong; you are wrong.

Mr. Tobin: —are under the jurisdiction of the Canadian government and operate under licence of Energy, Mines and Resources in terms of their drilling permits. Okay?

Mr. Forrestall: They operate under their own foreign flags.

Mr. Tobin: That is an important distinction.

The second decision of the Federal Court of Appeal, in *The Queen v. The Saint John Shipbuilding & Drydock Co. Ltd.*—that is New Brunswick—considered whether a floating crane, for example, was a ship within the meaning of the Federal Court Act definition. After reviewing the English cases on the point, the judge stated with respect to the question of the crane status:

Applying the foregoing law to the floating crane described earlier herein, I am of the opinion that the *Glen Buckie*

the vessel in mention:

was a ship within the meaning of the definition of that word within the Federal Court Act. While it appears that she was not capable of navigation, was not self-propelled,

this is the argument on rigs:

those facts do not detract from that fact that she was built to do something on water, requiring a movement from place to place.

Exactly as is the case with a rig:

Therefore in my opinion the *Glen Buckie* was a ship.

Those are two rulings from the Federal Court of Appeal.

• 1220

Mr. Chairman, there is not a member here who believes the Minister of Transport ought not to have transferred, within his powers of jurisdiction, the power to regulate the operation of rigs. By they being moved from point A to point B or be they operating on site, that should come under the Canada Shipping Act... recommended, as well, by the royal commission on the *Ocean Ranger* disaster.

What is happening here is an accommodation for a political situation that has not been able to be resolved in another place. This is an opportunity for members to express their own views and to reflect not only the judgment of the Federal Court of Appeal and the work of a royal commission on a particular

[Traduction]

M. Forrestall: Vous permettez un instant? Je ne voudrais pas vous interrompre mais je vous ferais remarquer que ceci s'applique uniquement aux plates-formes de forage battant pavillon canadien au-delà de la limite de 12 milles alors que la vaste majorité des plates-formes ne battent pas pavillon canadien. Or actuellement seule la Loi sur l'administration des terres pétrolières et gazières du Canada s'applique à ces plates-formes.

M. Tobin: M. Forrestall se trompe. Depuis le 1^{er} janvier 1977, notre zone économique est de 200 milles et dès lors les plates-formes situées à l'intérieur de cette zone économique...

M. Forrestall: Vous vous trompez.

M. Tobin: ... relèvent du gouvernement canadien et doivent obtenir des permis de forage du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

M. Forrestall: Mais ils battent pavillon étranger.

M. Tobin: C'est une distinction importante en effet.

Dans l'affaire de *La Reine v. The Saint John Shipbuilding & Drydock Co. Ltd.*, il s'agissait de décider si une grue flottante pouvait être assimilée à un navire aux termes de la définition retenue par la Loi sur la cour fédérale. Après avoir étudié les affaires déjà portées devant les tribunaux britanniques, le juge s'est prononcé comme suit:

En appliquant la loi susmentionnée aux grues flottantes évoquée tantôt, je suis d'avis que le *Glen Buckie*...

Il s'agit du bâtiment en question.

... est bien un navire tel que défini par la Loi sur la cour fédérale. Et ceci bien que ce bâtiment ne puisse pas se propulser par ses propres moyens.

Et voici ce qui est dit au sujet des plates-formes de forage:

n'empêche que ce bâtiment était destiné au travail en mer, donc devait pouvoir se déplacer d'un endroit à l'autre.

De même que pour les plates-formes de forage:

Je suis donc d'avis que le *Glen Buckie* peut être assimilé à un navire.

Voilà deux décisions rendues par la Cour d'appel fédérale.

Je suis sûr, monsieur le président, que tous les membres du Comité sont d'accord pour dire que c'est le ministre des Transports qui devrait être compétent en matière de plates-formes de forage. La Commission royale d'enquête sur la catastrophe de l'*Ocean Ranger* a d'ailleurs elle aussi recommandé que le déplacement des plates-formes de forage ainsi que leur fonctionnement soient assujettis aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Cet amendement serait donc de nature purement politique. Or moi je propose que le Comité tienne compte non seulement des décisions rendues par la Cour d'appel fédérale mais également de l'avis émis par la Commission royale d'enquête chargée d'enquêter sur cette catastrophe.

[Text]

disaster that occurred, with tragic consequences, but to resolve this dilemma.

Mr. Forrestall will tell us that under the Canada Oil and Gas Lands Act the Minister has provision in that act for similar jurisdiction, and therefore the mention of the words "joint agreement". What needs to happen is that this committee should proceed, as justice does, blindly: make the right recommendations; do the right thing; and let the Minister subsequently amend that oil and gas act to take away a power that she has but that rightly belongs to the Minister of Transport.

I am not in the habit of standing up and supporting the Minister of Transport out of the goodness of my heart. But the reality is this is a time for members to support the Minister, because the Minister does not have the ability, for reasons that we all know—we know how the Cabinet system works—to come before us and tell us we should do this. The Minister, to avoid a Cabinet fight, would probably not want to suggest it to us. But I can assure you nobody would be happier than the Minister of Transport if a committee of its own volition, and with no other motivation than simply doing the right thing—and I say my motivation is not political; the previous Liberal administration was in the same conundrum on this one, and was equally wrong, so I am not being political; let the record show that—nobody would be happier, nobody would be more satisfied, than if the committee of its own volition, exercising its best judgment, did the right thing here: forced the issue. Otherwise we sit in this no-man's-land where some kind of joint jurisdiction is being held.

It is akin to the Minister of Fisheries telling the Minister of Forestry that because cutting of trees impacts on fisheries habitat, the Minister of Fisheries wants to have joint say in the cutting of licences or the allocation of cutting permits. No Minister of Forestry provincially would give that to a provincial Minister for all the tea in China. Nor should he.

Of course there has to be consultation in Cabinet amongst line departments. Of course there has to be discussion amongst line departments. But it is absolutely and fundamentally a recipe for conflict and disaster to have two Ministers have joint powers, because the net result of having joint powers is indecision and inaction.

Mr. Chairman, I appeal to the committee not on a partisan basis but in terms of doing the right thing, to accept this amendment, which will force a solution and a decision for what is now a situation that is a recipe for conflict; conflict we can ill afford.

Mr. Forrestall: We know we will have your support when we get to an amendment that does precisely that.

Mr. Tobin: You would have my support for this bill in 10 minutes, because that will be a major improvement. I will not even speak in the House.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that which Mr. Tobin has so eloquently put on the record is an ideal situation. Unfortunately, life is not perfect. We would view this as rather a good

[Translation]

Monsieur Forrestall ferait sans doute valoir le fait que la Loi sur les terres pétrolières et gazières du Canada contient elle aussi l'expression «accord conjoint». J'estime quant à moi que le Comité se doit de faire les recommandations qui conviennent, quitte à ce que le Ministre modifie la Loi sur les terres pétrolières et gazières de façon à transférer les attributions qui devraient normalement être celles du ministre des Transports.

Ce n'est pas par charité chrétienne que je défends le ministre des Transports. Il n'en reste pas moins qu'à cause des modalités de fonctionnement du Cabinet, le ministre des Transports ne peut pas comparaître devant nous pour plaider sa cause. D'ailleurs afin d'éviter les conflits au sein du Cabinet, le ministre ne le fera sans doute jamais. Je suis néanmoins convaincu que si le Comité décidait de son propre chef d'agir en ce sens, le ministre serait le premier à s'en féliciter, et je dis ceci sans parti pris aucun, vu que le gouvernement libéral s'est trouvé confronté à la même difficulté.

Ce serait comme si le ministre des Pêches et Océans allait dire au ministre des Forêts que puisque l'abattage des arbres influe sur les pêcheries, lui le ministre des Pêches doit avoir conjointement le droit de délivrer les permis d'abattage. Hypothèse tout à fait inimaginable.

Des consultations doivent bien entendu avoir lieu entre les différents ministères. Mais attribuer des pouvoirs conjoints à deux ministres revient à courir au-devant de la catastrophe et cela se soldera d'ailleurs inmanquablement par l'inaction provoquée par la paralysie au plan de la décision.

J'engage donc vivement le comité à adopter cet amendement pour des raisons qui n'ont absolument rien à voir avec des alliances politiques, afin d'éviter les conflits qui deviendraient sinon inévitables.

M. Forrestall: Je sais que nous pourrions compter sur votre appui pour adopter un amendement qui aura justement cet effet.

M. Tobin: Vous auriez mon appui pour adopter le projet de loi en dix minutes car cela représenterait une amélioration majeure. Je m'abstiendrai même dans ce cas d'intervenir à la Chambre.

M. Forrestall: M. Tobin vient d'évoquer une situation idéale mais malheureusement la perfection n'est pas de ce monde. M. Tobin a parlé de compromis. A ce propos je lui rappellerai

[Texte]

breakthrough en route towards . . . Mr. Tobin says "compromise". I would remind Mr. Tobin that I sat precisely where he is sitting right now some two or three years ago, and made precisely the same arguments.

At least we have moved it off dead centre and we are heading towards a solution that meets his concerns. I know they are concerns shared by this committee. Mr. Chairman, I would simply ask that you now put the question.

Mr. Tobin: A point of order, Mr. Chairman.

• 1225

The Chairman: I hope it is a point of order.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it is a point of order. I remind members this is the first time in 50 years, or whatever it is, that this bill has been before a committee. It is the first time we have had an opportunity to do something about it, notwithstanding circumstances of past years which were equally bad. We will not get another one for 50 more years, and I ask you to vote with your conscience.

The Chairman: Mr. Tobin, that is not a point of order.

We are voting on a subamendment in the name of Mr. Angus. I will read it: that the amendment of Mr. Forrestall be amended by striking out lines 7 to 9 and substituting the following therefor:

the recommendation of the Minister.

All thos in favour?

Mr. Tobin: We do not have a quorum.

The Chairman: No vote. And we cannot have any more debate. Well, we can debate but we cannot vote. We can discuss.

We now have a quorum. With your indulgence we will vote again. Those in favour of the subamendment, please signify.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, a point of order, and we will meet our timetable of 12.30 p.m. today.

The Chairman: I would like to go through until 1 p.m. and finish it.

Mr. Tobin: Well, I agree with that. Anything to help the cause. But Mr. Chairman, I want to make a point of order.

The Chairman: Well, listen . . .

Mr. Tobin: No. Sorry.

The Chairman: Have we finished the vote?

Mr. Tobin: My point of order is on the vote. I am challenging the vote. I want to say, Mr. Chairman, that a number of members, and I am not being facetious—I accept whatever the majority rule is and I cannot do anything about it—but a number of members were not here as we led up to the vote. A number of members were not quite sure what we were voting on but looking to see how others were voting.

[Traduction]

que j'ai avancé des arguments identiques il y a deux ou trois ans lorsque nos rôles étaient inversés.

Nous avons pour notre part réussi à tout le moins à faire avancer les choses en tenant compte de ses préoccupations ainsi que de celles des autres membres du Comité. Je vous demanderais donc, monsieur le président de mettre l'amendement aux voix.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: J'espère qu'il s'agit réellement d'un appel au Règlement.

M. Tobin: Absolument. Je tiens à signaler aux membres du Comité que c'est la première fois en—quoi, cinquante ans?—que nous sommes saisis d'un projet de loi de ce genre. C'est la première fois que nous avons la possibilité de remanier la loi et cinquante ans risquent à nouveau de s'écouler avant qu'on puisse y changer quoi que ce soit et je vous engage donc, dans ces conditions, de voter selon votre conscience.

Le président: Ce n'est pas un appel au Règlement, monsieur Tobin.

Je vais donc mettre aux voix le sous-amendement de M. Angus libellé comme suit: que l'amendement de M. Forrestall soit modifié en remplaçant les lignes 7 à 9 par ce qui suit:

la recommandation du ministre.

Que tous ceux qui sont pour veuillez bien lever la main.

M. Tobin: Nous n'avons pas de quorum.

Le président: Dans ce cas nous ne pouvons pas voter mais nous pouvons en discuter.

Nous avons maintenant un quorum. Que tous ceux qui sont pour l'amendement veuillez bien lever la main.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous devons lever la séance à midi trente.

Le président: Je propose que nous poursuivions jusqu'à treize heures.

M. Tobin: D'accord, mais j'invoque le Règlement.

Le président: Dans ce cas . . .

M. Tobin: Non, je m'excuse.

Le président: Le vote est-il terminé?

M. Tobin: Je mets justement en cause la validité de ce vote. Je devrais bien entendu m'incliner devant la décision de la majorité mais il n'empêche qu'un certain nombre de membres du Comité, n'ayant pas assisté à la discussion qui a précédé le vote, n'étaient pas vraiment au courant de la question et ont simplement voté comme leurs collègues.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is entirely out of order.

Mr. Tobin: May I finish my point of order, Mr. Chairman?

Mr. Forrestall: You are commenting on a vote.

Mr. Tobin: I am simply asking . . .

The Chairman: That is not a point of order, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: I am sorry. You are out of order.

Subamendment negatived

The Chairman: We will now revert to . . .

Mr. Tobin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: —PC-3.

Mr. Tobin: A point of order.

The Chairman: Yes, Mr. Tobin. A point of order.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, there are a number of members who did not know as we voted what we were voting on.

The Chairman: How do you know?

Mr. Tobin: Because I talked to one of them. Is that a good enough reason to know? I am simply asking . . . I do not know that if members on this . . .

The Chairman: It is not for the Chair. It is not a good enough reason at all. If you have a tête-à-tête with some member away from the table, fine—but that has nothing to do with the Chair.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let it be recorded that we vote in this place without knowing why we vote or how we vote or for what we vote.

The Chairman: I could make a comment but I will not.

Mr. Nowlan: I do not think that is anything novel. I am not reflecting on the vote of this committee, but Mr. Tobin, you and I have been around here a relatively long time and I must say that there are several votes in the House of Commons from time to time which I would venture to say that neither you, with your ability, or I, with my sagacity, fully appreciated the intent of what we voted on. Anyway, I know that is not . . .

The Chairman: A question on PC-3.

Mr. Nowlan: I must say, I am surprised.

The Chairman: A question on PC-3. Mr. Angus.

Mr. Angus: I just want to make a comment that I will be supporting this amendment because it has gone in the direction that we would like it to go, albeit not as far as we would have liked it and I think as far as the Minister would have liked it. But I think it is worthwhile to include in the bill.

The Chairman: Fine. Thank you, Mr. Angus.

Amendment agreed to

Clause 10 as amended agreed to

[Translation]

M. Forrestall: Cette intervention est tout à fait irrecevable, monsieur le président.

M. Tobin: Puis-je terminer, monsieur le président?

M. Forrestall: Vous êtes en train de critiquer un vote.

M. Tobin: Je voulais simplement demander . . .

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président . . .

Le président: Je regrette, mais votre intervention n'est pas recevable.

Le sous-amendement est rejeté

Le président: Nous revenons maintenant à . . .

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: . . . au PC-3.

M. Tobin: J'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y, monsieur Tobin.

M. Tobin: Certains membres du Comité ne savaient pas de quoi il s'agissait dans ce vote.

Le président: Comment le savez-vous?

M. Tobin: Tout simplement parce que j'en ai discuté avec un d'entre eux. Je me demande donc . . .

Le président: Ce n'est pas un motif suffisant. Vous pouvez discuter entre quatre yeux avec un de vos collègues mais cela ne me regarde pas.

M. Tobin: Qu'il soit bien entendu dans ce cas que nous votons sans savoir pourquoi ni comment.

Le président: Je préfère m'abstenir de tout commentaire.

M. Nowlan: Ce n'est pas la première fois que cela arrive. Nous sommes tous deux depuis assez longtemps ici pour savoir qu'il a dû nous arriver de voter à la Chambre sur des questions dont nous n'avions pas pleinement saisi la portée. D'ailleurs je sais que . . .

Le président: Une question concernant le PC-3.

M. Nowlan: Je suis quand même étonné.

Le président: Monsieur Angus veut poser une question concernant le PC-3.

M. Angus: J'appuie cet amendement parce qu'il constitue un pas dans la bonne direction même si on aurait pu souhaiter davantage. J'estime néanmoins que cela mérite de figurer dans le projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Angus.

L'amendement est adopté

L'article 10 tel que modifié est adopté

[Texte]

• 1230

The Chairman: I understand we go to clause 44 of Bill C-75 now. It can be found on page 24 in your big book of amendments.

On clause 44

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am not moving my amendment.

The Chairman: That is A-8?

Mr. Angus: That is correct.

The Chairman: You have withdrawn. Thank you, Mr. Angus. PC-6, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if all members have page 24 in our original book, entitled PC-6, I simply move that subclause 44(8) of Bill C-75 be amended by striking out lines 39 to 43 on page 26 and lines 1 to 4 on page 27 and substituting the following . . . If all members have the text, may it be taken as duly moved?

Some hon. members: Agreed.

Amendment agreed to

Clause 44 as amended agreed to

On clause 45

The Chairman: Clause 45 is found on page 26. Mr. Angus, are you withdrawing your proposed amendment A-9?

Mr. Angus: That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Proposed amendment PC-7 on clause 45, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that clause 45 of Bill C-75 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 27 and lines 1 to 6 on page 28 and substituting the following . . . Mr. Chairman, if members have the appropriate amendment, may I simply ask that it be accepted?

Some hon. members: Agreed.

Amendment agreed to

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to give notice that I will not be moving A-10, which is also an amendment to that clause 45.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Clause 45 as amended agreed to

On Clause 52

The Chairman: The proposed amendment A-13 can be found on page 38 of your large booklet.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I shall not be moving my amendment A-13.

The Chairman: Thank you. We have a new proposed amendment, L-9, which would amend subclause 52(1). Mr. Tobin, are you going to move?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, given that the committee I think has already pronounced itself on the question of whether or not we ought to continue with never-never-land in terms of who

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à l'article 44 du Bill C-75. Il s'agit de la page 24 des amendements.

Article 44

M. Angus: Je retire mon amendement, monsieur le président.

Le président: Vous voulez dire le A-8?

M. Angus: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall, au sujet de l'amendement PC-6.

M. Forrestall: Je propose que le paragraphe 44(8) du Bill C-75 soit modifié par la substitution aux lignes 41 à 44 page 26 . . . Je présume que tous les députés ont le texte sous les yeux et qu'on peut donc considérer l'amendement comme ayant été dûment proposé?

Des voix: D'accord.

L'amendement est adopté

L'article 44 tel que modifié est adopté

Article 45

Le président: L'article 45 figure à la page 26. Monsieur Angus, vous retirez l'amendement A-9?

M. Angus: C'est exact.

Le président: Merci monsieur Angus. Monsieur Forrestall, vous voulez proposer l'amendement PC-7 à l'article 45?

M. Forrestall: Je propose que l'article 45 du projet de loi C-75 soit modifié par la substitution à la ligne 46 page 27 et lignes 1 à 9 page 28 de ce qui suit. Puisque les membres du Comité ont le texte sous les yeux, je propose l'adoption de cet amendement.

Des voix: D'accord.

L'amendement est adopté

M. Angus: Je vous signale que je retire l'amendement A-10 qui aurait également modifié l'article 45.

Le président: Merci, monsieur Angus.

L'article 45 tel que modifié est adopté

Article 52

Le président: L'amendement A-13 figure à la page 38 des amendements.

M. Angus: Je retire l'amendement A-13, monsieur le président.

Le président: Merci. Nous avons un nouvel amendement L-9 à l'alinéa 52(1). Vous voulez proposer cet amendement, monsieur Tobin?

M. Tobin: Puisque le Comité a d'ores et déjà décidé que les questions de pétrole et de gaz ne doivent pas être de la compétence du ministre des Transports, sans qu'on sache au

[Text]

has jurisdiction in oil and gas, that it ought to continue to be not in the hands of the Minister of Transport, I will regretfully withdraw L-9. I think we have missed a great opportunity here.

The Chairman: L-9 is withdrawn. We go over to proposed amendment PC-8 on page 40 of your booklet, in the name of Mr. Forrestall. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I first express my appreciation to Mr. Tobin and indicate to him that I accept his observations with sympathy.

I move that clause 52 of Bill C-75 be amended by striking out lines 14 to 22 on page 32 and substituting the following... Mr. Chairman, if the members of the committee have the appropriate text of the amendment in front of them, may I simply move it without reading it?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Forrestall: I just add by way of comment that this does in clause 52 pretty much what we were dealing with in clause 45. Thank you, Mr. Chairman.

• 1235

Amendment agreed to

Clause 52 as amended agreed to

The Chairman: That just leaves clause 1.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order. With the indulgence of the committee I would like to do one or two things before we get to clause 1. I would like to express the appreciation of the Minister and also my own appreciation to you, Mr. Chairman. You have conducted our affairs in an exemplary manner. I hope I have the privilege of serving with you on a legislative committee again at some later date.

I would like to also thank someone with whom we have served and whom we have been enlightened by. In many cases, when we did not know what we were doing, he straightened us out. Let us express thanks and appreciation to one of our principal witnesses from the Canadian Coast Guard, Mr. Fergus Millar, Chief, Coast Guard Legislation Development, Department of Transport.

Mr. Chairman, Mr. Millar is retiring at the end of March. An old and distinguished seaman, he has put in some 23 years of dedicated service to the Government of Canada, the Canadian Coast Guard and all Canadians. In particular, Mr. Chairman, he has laboured long and hard in putting together the amendments we have been discussing here in committee. Therefore, on behalf of all committee members may I offer our very warmest regards to Mr. Millar for a long and joyful, but not necessarily leisurely—I hope busy—retirement.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall, for those remarks.

On clause 1

The Chairman: I believe we have two amendments—PC-1C. This is in the small package.

[Translation]

juste de qui elles relèvent, je me vois obligé à mon vif regret de retirer l'amendement L-9.

Le président: Le L-9 est retiré. Dans ce cas nous passons à l'amendement PC-8 à la page 40, amendement proposé par M. Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais tout d'abord remercier M. Tobin de son intervention.

Je propose que l'article 52 du Bill C-75 soit modifié en remplaçant les lignes 19 à 25 page 32 par ce qui suit... Puisque les membres du comité ont le texte de cet amendement sous les yeux, puis-je proposer cet amendement sans en donner lecture?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Je vous ferais remarquer à ce propos que nous reprenons pour l'article 52 ce qui a été fait pour l'article 45.

L'amendement est adopté

L'article 52 tel que modifié est adopté

Le président: Il ne reste plus que l'article 1.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si vous le permettez, avant d'aborder l'article 1, je voudrais tout d'abord en mon nom propre et au nom du ministre remercier le président de la façon dont il a dirigé nos réunions et j'espère que j'aurai encore l'occasion de travailler avec vous dans le cadre des comités législatifs.

Je voudrais par ailleurs remercier très vivement un de nos principaux témoins, M. Fergus Millar de la Garde côtière du Canada, du ministère des Transports, qui à plusieurs reprises nous a aidés à y voir clair.

M. Millar prendra sa retraite à la fin du mois de mars. Il a une longue expérience de la mer et il a pendant 23 ans travaillé avec dévouement au service de la Garde côtière et du gouvernement du Canada. C'est lui qui a travaillé dur pour préparer les amendements que nous venons d'examiner. Donc au nom de tous les membres du Comité, permettez-moi de souhaiter à M. Millar une longue et fructueuse retraite.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Article 1

Le président: Nous avons deux amendements à cet article, le PC-1C qui figure dans la petite liste.

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that subclause 1.(2) on page 3 of the bill be amended according to the text that we now have in front of us.

Amendment agreed to

The Chairman: Mr. Forrestall, PC-2C.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that subclause 1.(3) of Bill C-75 be amended by striking out line 18 on page 4 and substituting the following:

consistent units, but does not include such a craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I assume that the definition of passengers is in reference to purposes of gain and that it does not change it as it relates to myself bringing a friend on a . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Clause 1 as amended agreed to

Title agreed to

Mr. Reid: Is that the long title?

The Chairman: Let us not get into that.

Bill C-75 as amended agreed to

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill as amended for the use of the House at the report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I also would like to thank all members of this committee for their co-operation. It has been quite an experience for me. Now that we are finished with this bill I am all in favour of the changes that allowed me to sit here at the head of the table. Thank you very kindly.

Meeting adjourned

[Traduction]

M. Forrestall: Je propose que l'alinéa 1.(2) à la page 3 du bill soit modifié conformément au texte que nous avons sous les yeux.

L'amendement est adopté

Le président: M. Forrestall au sujet du PC-2C.

M. Forrestall: Je propose que l'alinéa 1.(3) du Bill C-75 soit modifié en remplaçant la ligne 18 à la page 8 par ce qui suit:

dans des unités compatibles, sont exclus les engins utilisés exclusivement pour l'agrément et ne transportant pas de passagers.

M. Angus: Je présume que la définition de passagers sous-entend qu'il y a de l'argent à gagner et que rien ne change si j'amène un ami.

Le président: Merci, monsieur Angus.

L'article 1 tel que modifié est adopté

Le titre est adopté

M. Reid: S'agit-il du titre en entier?

Le président: N'en parlons pas.

Le Bill C-75 tel que modifié est adopté

Le président: Dois-je faire imprimer le projet de loi modifié aux fins de son utilisation par la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du bill modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Permettez-moi maintenant de remercier tous les membres du Comité de leur coopération. Cela a été pour moi une expérience enrichissante. Je ne puis donc que me féliciter des changements qui m'ont permis d'assurer la présidence du Comité. Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

A. Popp, General Counsel;
Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard;
G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;
R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard.

Du ministère des Transports:

A. Popp, avocat général;
Jim Hornsby, directeur général, Sécurité de navires, Garde côtière canadienne;
G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;
R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine, commissaire, Garde côtière canadienne.



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-75 Canada Shipping Act (amdt.)

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-18

•

1985-1986

•

1st Session

•

33rd Parliament

Chairman: Mr. Derek Blackburn



The Index is available in both official languages.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

L'index est disponible dans les deux langues officielles.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

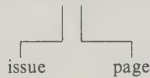
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member	Knowles
subject entry	Steel industry, 15:9

Main subject	Steel industry
sub-heading	Exports, 15:9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by individuals and organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

Abbreviations: A. = Appendices. Amdt. = amendment. M. = motion. S.O. = standing order.

DATES AND ISSUES

—1985—

October: 22nd, 1.

—1986—

January: 23rd, 1; 30th, 2.

February: 4th, 3; 5th, 4; 10th, 5; 11th, 6, 7; 12th, 8; 13th, 9.

March: 4th, 10; 5th, 11; 11th, 12; 12th, 13; 13th, 14; 17th, 15; 18th, 16; 19th, 17; 20th, 18.

Aboriginal rights see Inuit**Accidents, 2:13-4***Pacific Yachting, article, 2:13***Agricultural industry**

Cost-recovery, 9:68-9

Economic conditions, 9:67

Exports, 9:20, 22

Potato industry, 9:19, 21-8, 31-5, 67, 69

Tax deductions, 9:33-4

See also Coast Guard—Services**Aids see Navigation****Air transport, cost-recovery, 13:14, 18****Algoma Steel Corporation Limited, The see Coast Guard—Services; Witnesses****Angus, Mr. Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan; Acting Chairman)**

Agricultural industry, 9:26-8, 33-4, 67

Arctic, 16:41-4

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:23, 36-8, 51-3; 2:8-9, 15, 20-2, 24-6, 33-4, 42-3, 47, 49-51; 3:6-7, 15-6, 25-7, 34-6, 38-9, 45, 51-3; 4:6-7, 14-6, 18-9, 21, 26-9, 33-5, 38; 5:4, 13, 15, 29; 6:9-13, 18, 26-8, 34-6, 39-40; 7:5, 9, 17-9, 24; 9:11-3, 26-8, 33-4, 36, 40-2, 45-6, 50-2, 57-8, 63-4, 67-8; 10:114, 116, 120-1, 127-32; 11:4, 9-15, 19, 25; 12:6-13; 13:15-20, 23; 14:7, 14-6, 19, 23, 26-7; 15:5-9, 11, 18, 21, 25, 27; 16:10-2, 16, 18, 20-1, 23, 26-8, 32-6, 38-47, 49-51, 53, 56, 58, 60; 17:8, 10-2, 15, 17, 19-20, 22, 25-6, 28, 30-5, 38-9; 18:124-32, 138-41, 145-7, 151-2, 155-9, 163-7, 172-3, 175

Canada Steamship Lines, Inc., 6:10

Canadian Charter of Rights and Freedoms, 16:41

Canadian Shippers' Council, 7:18

Coast Guard, 1:36-8; 2:8-9, 15, 21-2, 25, 33, 42-3; 3:26-7, 51-2;

4:26, 38; 5:13; 6:11-2, 27-8; 9:27, 40, 67-8; 11:12-4, 19; 13:15-7, 19; 18:138-41, 146-7

Council of Forest Industries of B.C., 2:42-3

Deficit, 3:26; 4:33

Foreign flag shipping, 3:6

Freedom to Move, 13:15

Harbours and ports, 2:47; 3:38-9, 45, 52-3; 5:13; 7:17-8; 9:28; 16:35-6

International maritime conventions and standards, 14:26

Minimum tonnage, 3:15-6; 4:7; 5:29; 15:5

Mobile offshore drilling units, 4:6-7; 10:127-8; 17:19; 18:166-7

Navigation, 16:45-6

Oil pollution damage, 6:27, 34-5; 9:11-3; 11:9-10; 16:41-4, 58; 17:17, 19-20, 22, 25-6, 38

Pilots, pilotage fees, 16:45-6

Pollution prevention and control, 6:35-6

Procedure

Acting Chairman, 5:4

Agenda, 2:51; 9:63-4; 10:114, 131; 11:11, 25; 16:20

Bills, 10:132; 11:4, 11; 12:6; 16:34, 39; 18:125-8, 130-1, 145, 147, 152, 155, 157-9, 163, 165-6

M. (Forrestall), 10:116

Documents, 6:18, 39-40; 7:5; 9:36

Legislative committees, 14:14-5

Meetings, 17:28, 30-1, 33, 35

Notice 2:49

Organization meeting, 1:8-11, 13, 15, 18-22

Printing, M. (Forrestall), 1:19

Quorum, 18:152

M., 1:8-11, 13, 15, 18

Staff, 2:49

Steering group establishing, 1:20-2; 2:49; 11:25; 17:32

Angus, Mr. Iain—Cont.**Procedure—Cont.**

Steering group establishing—Cont.

M., 1:23-4

Votes, 18:146, 151-2

Witnesses, 1:52; 2:49; 15:27

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 1:51; 2:26, 33-4; 3:7, 35-6, 39; 4:14-6, 18-9, 21, 26-9, 34-5; 9:40-2, 45-6, 50-1, 58, 67

Seafarers, 3:7, 16; 4:38; 5:29; 10:121, 128-9; 14:7, 16, 19; 16:49, 53, 56, 58, 60; 18:164

Seafarers' International Union of Canada, 3:6

Shipping industry, 6:10-2

Ships, 6:34; 10:120-1; 12:7-8, 12-3; 14:23; 15:5-9, 11, 18, 21, 25;

16:10-2, 18, 21, 26-8, 39-40, 53, 56, 58, 60; 17:10-2; 18:129, 164, 175

Société de développement économique du Saint Laurent, 9:52

Steel industry, 3:25-7, 36

Stowaways, 14:16, 19

Tax deductions, 2:24-5, 34, 49; 3:26, 52-3; 4:33; 6:11; 9:34

Thunder Bay, Ont., 9:57

Transportation of Dangerous Goods Act, 6:34

Welland Canal, 1:37; 2:20; 4:14

Appeal process see Canada Shipping Act (amdt.)(Bill

C-75)—References; Coast Guard—Services, Mandatory notification; National Transportation Act

Arctic

Beaufort Panel, recommendations, 8:21

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:7-8, 12; 8:4, 18

Economy, 8:11

Environmental protection, 8:5, 9, 13, 15, 20-2; 16:41-5; 17:39-40

Arctic marine authority, 8:19, 29

Arctic Waters Pollution Prevention Act, 8:5, 12-4, 18

Endangered species, 8:24

Guarantees of priorities, 8:14

MV Arctic, 8:5-7, 11-2, 14-5, 26-8

Narwhals, 8:24

Polar Sea, 8:28

Polynia, 8:28

Studies, 8:9, 22, 25, 27

Zones of sensitivity, 8:6, 8-9, 18, 26-9

Goods, costs, 8:10-1

Ice-breaking services, 4:36

St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., shipping, 2:38

Shipping industry, 4:35-7; 8:9, 12-4, 18-9, 22, 24

Pilots, 8:11-2

Sovereignty, 8:7

See also Coast Guard—Services; Committee; Oil pollution damage;

St. Lawrence Shipowners' Association, Inc.; Transport Standing Committee—Travel

Arctic marine authority see Arctic—Environmental protection**Arctic Waters Pollution Prevention Act**

Jurisdiction, 1:51; 16:42

See also Arctic—Environmental protection; Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References; Oil pollution damage—Liability and compensation

Asphalt see Ultramar Canada Inc.**At and East subsidies see Harbours and ports****Atlantic Pilotage Authority see Harbours and ports—Halifax****Audette, Mr. L.C. (Maritime Pollution Claims Fund Office)**

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 7-8, 10-7

Auditor General's reports see Coast Guard

- Auger, Mr. Jacques** (Société de développement économique du Saint-Laurent)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 47-53
- Authority** *see* Captain; Pilots, pilotage fees; Ships—Board of Steamship Inspection
- Baffin Region Inuit Association**
Background information, 8:17-8
See also Witnesses
- Baird, Mr. R.R.** (Canadian Shippers' Council)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3, 17
- Baker, Mr. George** (L—Gander—Twillingate)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:33-5; 11:4-8, 17-24
Canadian Charter of Rights and Freedoms, 11:7
Coast Guard, 1:35; 11:17-9
Harbours and ports, 11:17
International maritime conventions and standards, 11:21-3
Mobile offshore drilling units, 1:33-4; 11:5-6
Oil pollution damage, 11:8
Procedure, bills, 11:4, 21
Public Works Department, 11:17
Seafarers, 1:33-5
Search and rescue, 1:34
- Ballantyne, Mr. R.** (Stelco Inc.)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 19, 25
- Bayne, Mr. Victor** (Halifax—Dartmouth Port Development Commission)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 37-46
- Beaufort Panel** *see* Arctic
- Belsher, Mr. Ross** (PC—Fraser Valley East)
Agricultural industry, 9:31
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:11, 33-4, 53-5; 7:5, 10-1, 21; 8:15; 9:13-5, 31-2, 42-4; 10:118, 121-2, 125, 131; 11:10; 12:14; 14:10, 17
Coast Guard, 3:54; 7:21; 8:15; 9:31
Foreign flag shipping, 3:11
Freedom to Move, 9:31
Harbours and ports, 3:54
International maritime conventions and standards, 9:15
Oil pollution damage, 7:10-1; 9:14-5; 11:10
Procedure
 Agenda, 10:131
 Bills, 14:10
 Documents, 7:5
St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:33-4; 9:42-3
Seafarers, 10:118, 121, 125
Ships, 10:121; 12:14
- Bennett, Mr. G.E.** (Council of Forest Industries of B.C.)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 38-48
- Berry, Mr. W.J.** (Ultramar Canada Inc.)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3, 19-31
- Blackburn, Mr. Derek** (NDP—Brant; Chairman)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:23-4, 44, 49, 52; 2:6-7, 16, 48-51; 3:12, 16; 5:13, 29; 10:113, 115-8, 120, 126, 131-2; 11:4, 11-3, 19, 21, 24-5; 12:5, 13-4; 13:4, 23; 14:8, 10, 12, 14-5, 18, 20-1; 15:26, 28; 16:16-7, 20-2, 34, 39, 49, 62; 17:7, 9, 13, 27, 30-1, 34-5, 37-8, 42-3; 18:124-8, 130-4, 138, 145-9, 151-2, 154-9, 163, 165-9, 171-2, 175
Coast Guard, 18:133-4
Legislative committees, 14:20-1
- Blackburn, Mr. Derek—Cont.**
Procedure
 Adjournment, 15:26; 16:62
 Agenda, 1:23; 2:51; 10:113, 115-6, 131; 11:11, 24-5; 12:5; 16:20; 17:30-1, 43
Bills
 Amendments
 Admissibility, 18:138
 Chairman ruling out of order, 14:12, 14, 18; 16:21-2, 34, 39; 18:126, 147-8
 Royal Recommendation, 14:8, 10, 14; 16:49
 Consideration, order, 18:124-5, 128, 130-2, 145-6, 152-3, 155-9, 163, 165-6
 Deadline for submitting, 10:131-2; 11:4
 Meeting, adjourning to discuss with Chairman, 18:154, 156
 Moved as tabled, 18:127
 Withdrawing, resubmitting, 17:13
 Clause by clause study, 11:21
 French version revised, M. (Forrestall), 10:115, 117
 Reprinting for report stage, M. (Forrestall), 10:117
Chairman
 Appointment by Speaker, 1:8
 Leaving Chair, designating Acting Chairman, 18:159
 Thanking Committee Members, 18:175
Legislative committees
 Beauchesne rulings, effect, 14:12
 Recommendations to House, 14:15
Meetings
 Extending, 17:27, 30-1, 34-5, 37-8
 Scheduling, 13:23
 Organization meeting, 1:8, 10-23
 Points of order, admissibility, 18:171-2
 Printing, minutes and evidence, M. (Forrestall), 1:19-20
 Questioning of witnesses
 Questioners, list, 17:9
 Questions not answered, 1:49
 Time limit, M. (Angus), 1:24
 Quorum, 12:5; 13:23; 18:152, 171
 Lack, 11:4, 12-3, 19
 Meeting and receiving/printing evidence without, 13:4
 M. (Angus), 1:8, 10-3
 Amdt. (Ouellet), 1:15-6
 Amdt. (Malone), 1:15-8
 Amdt. (Malone), 1:17-8
Staff, researchers, Library of Parliament services, requesting, 2:49-50
Steering group, establishing
 Meetings, 1:23; 2:49-50; 12:5; 17:35
 Membership, 1:20-2
 Reports, 17:37-8
 M. (Angus), 1:23-4
 Votes, recorded, requesting, 18:146, 151-2
Witnesses, appearance before Committee
 Additional requested, 15:28
 Expenses, Committee paying, M. (Belsher), 10:113
 Reappearing, 1:52
 Requesting, 2:49
Seafarers, 10:118
Ships, 10:120, 126; 12:13-4; 16:16-7; 17:7, 42-3; 18:149
Standing Orders, 11:25
Stowaways, 14:14
- Blaikie, Mr. Bill** (NDP—Winnipeg—Birds Hill)
Arctic, 8:20-2
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 8:20-3
Committee, 8:22-3
Inuit, 8:21

Board of Steamship Inspection *see* Pollution prevention and control—Pollution prevention officers; Ships

Boating *see* Safety

Bossé, Mr. Ned (St. Lawrence Shipowners' Association, Inc.)
Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 2:3

Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership *see* Witnesses

Budget, May 23/85, 13:7

Bureau of Management Consulting *see* Coast Guard—Expenditures

Call-out procedure *see* Coast Guard

Canada Deposit Insurance Fund, 6:30

Canada Gazette *see* Seafarers—Regulations; Ships—Regulations

Canada Oil and Gas Land Administration *see* Mobile offshore drilling units; Oil pollution damage—Liability and compensation

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75) Minister of Transport
Consideration, 1:23-55; 2:4-51; 3:4-60; 4:4-38; 5:4-30; 6:4-41;
7:4-30; 8:4-31; 9:5-70; 10:113-32; 11:4-25; 12:5-15; 13:4-24;
14:6-27; 15:5-29; 16:9-63; 17:6-43; 18:124-75; report to House
with amtds., 18:175, agreed to, 123
Clause 1, 12:5-9, stood, 3; 14:6, stood, 3; 18:174-5, as amended,
carried, 123
Amdt. (Forrestall), 18:175, agreed to, 123
Amdt. (Forrestall), 18:175, agreed to, 123
Clause 2, 12:9, carried, 3
Clause 3, 12:9-10, carried, 3
Clause 4, 12:10, stood, 3; 18:125-52, as amended, carried on
recorded division, 121
Amdt. (Angus), 18:126, ruled out of order
Amdt. (Forrestall), 18:127-46, as amended, carried on recorded
division, 118-20
Amdt. to amdt. (Tobin) 18:128-30, agreed to, 119
Amdt. to amdt. (Tobin), 18:134-45, negated, 119
Amdt. (Angus) 18:146-8, ruled out of order, 120
Amdt. (Tobin), 18:148-51, negated on recorded division, 120-1
Clause 5, 12:10, stood, 3; 12:12-4, carried, 4
Amdt. (Angus), 12:12-4, negated by show of hands, 4
Clauses 6 to 9, 12:10, carried, 3
Clause 10, 12:10, stood, 3; 18:152-72, as amended, carried, 122
Amdt. (Forrestall), 18:157-65, as amended, agreed to, 121
Amdt. to amdt. (Reid), 18:157-64, withdrawn by unanimous
consent, 121
Amdt. to amdt. (Reid), 18:164-5, agreed to, 121
Amdt. (Forrestall), 18:166-72, agreed to, 120-1
Amdt. to amdt. (Angus), 18:166-72, negated, 122
Clauses 11 to 20, 12:10, carried, 3
Clause 21, 12:10, stood, 3; 14:6-7, as amended, carried, 3
Amdt. (Forrestall), 14:6-7, agreed to, 3
Clauses 22 to 26, 12:10, carried, 3
Clause 27, 12:10, stood, 3; 14:7, as amended, carried, 4
Amdt. (Forrestall), 14:7, agreed to, 4
Clause 28, 12:10, carried, 3
Clause 29, 12:10, stood, 3; 14:7-20, carried, 4
Amdt. (Tobin), 14:8-19, ruled out of order, 4
Amdt. (Tobin), 14:19-20, negated by show of hands, 4
Amdt. (Tobin), 14:20, negated by show of hands, 4
Clauses 30 to 32, 12:10, carried, 3
Clause 33, 12:10, stood, 3; 14:20-6, carried, 4
Amdt. (Tobin), 14:21-6, withdrawn by unanimous consent, 4
Clauses 34 and 35, 12:10, carried, 3
Clause 36, 12:10, stood, 3; 14:26-7, carried, 4
Clause 37, 12:10, carried, 3
Clause 38, 12:10, stood, 3; 15:5-9, stood, 3; 16:33, carried, 5

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75) ...—Cont.

Clause 38—Cont.

Amdt. (Angus), 15:5-9, withdrawn by unanimous consent, 4
Clause 39, 12:10, stood, 3; 15:9-29; 16:9-20, as amended, carried, 4
Amdt. (Robichaud), 15:9-29; 16:9-20, agreed to by show of
hands, 4
Clauses 40 to 43, 12:10, carried, 4
Clause 44, 12:10-1, stood, 4; 18:173, as amended, carried, 122
Amdt. (Forrestall), 18:173, agreed to, 122
Clause 45, 12:11, stood, 4; 18:173, as amended, carried, 123
Amdt. (Forrestall), 18:173, agreed to, 122
Clauses 46 to 49, 12:11, carried, 4
Clause 50, 12:11, stood, 4; 16:21-2, carried, 4
Amdt. (Angus), 16:21, ruled out of order, 4
Clause 51, 12:11, stood, 4; 16:22-6, as amended, carried, 5
Amdt. (Tobin), 16:22-5, withdrawn by unanimous consent, 4
Amdt. (Tobin) 16:25-6, agreed to, 5
Clause 52, 12:11, stood, 4; 16:26-32, as amended, carried, 5
Amdt. (Angus), 16:26-7, negated, 5
Amdt. (Tobin), 16:27-32, agreed to by show of hands, 5
Clause 52.1, 12:11, stood, 4; 18:174, as amended, carried, 123
Amdt. (Forrestall), 18:174, agreed to, 123
Clause 52.2, 12:11, stood, 4; 18:124, carried, 118
Clauses 52.3 to 54, 12:11, carried, 4
Clause 55, 12:11, stood, 4; 16:33, carried, 5
Clause 56, 12:11, carried, 4
Clause 57, 12:11, stood, 4; 16:33-4, carried, 6
Amdt. (Angus), 16:34, ruled out of order, 6
Clause 58, 12:11, carried, 4
Clause 59, 12:11, stood, 4; 16:34-8, carried, 6
Amdt. (Tobin), 16:34-7, withdrawn by unanimous consent, 6
Amdt. (Tobin), 16:37-8, withdrawn by unanimous consent, 6
Clauses 60 and 61, 12:11, carried, 4
Clause 62, 12:11, stood, 4; 16:38, carried, 6
Clauses 63 to 65, 12:11, carried, 4
Clause 66, 12:11, stood, 4; 16:38, carried, 6
Clauses 67 to 69, 12:12, carried, 4
Clause 70, 12:12, stood, 4; 16:38-53, as amended, carried on
division, 8
Amdt. (Robichaud), 16:39, agreed to, 6
Amdt. (Angus), 16:39, ruled out of order, 6
Amdt. (Forrestall), 16:40-1, agreed to, 6
Amdt. (Angus), 16:41-5, negated by show of hands, 7
Amdt. (Angus), 16:45-8, negated, 7
Amdt. (Angus), 16:49, ruled out of order, 7
Amdt. (Angus), 16:50-1, withdrawn by unanimous consent, 8
Amdt. (Robichaud), 16:51-2, agreed to, 8
Clause 71, 12:12, stood, 4; 16:53, carried, 8
Clauses 72 to 75, 12:12, carried, 4
Clause 76, 12:12, stood, 4; 16:53-62; 17:6-42, as amended, carried, 5
Amdt. (Tobin), 16:54-62; 17:6-13, withdrawn by unanimous
consent, 3
Amdt. (Tobin), 17:13, agreed to, 3
Amdt. (Tobin), 17:14, agreed to, 3
Amdt. (Tobin), 17:14, agreed to, 3
Amdt. (Tobin), 17:14-5, agreed to, 4
Amdt. (Tobin), 17:15, agreed to, 4
Amdt. (Tobin), 17:16-21, negated, 4
Amdt. (Angus), 17:22, agreed to, 4
Amdt. (Forrestall), 17:22-3, agreed to, 4
Amdt. (Tobin), 17:23-5, negated, 4
Amdt. (Forrestall), 17:25, agreed to, 4
Amdt. (Angus), 17:25-7, negated, 4
Amdt. (Angus), 17:38, negated, 5
Amdt. (Tobin), 17:39-41, negated, 5
Amdt. (Forrestall), 17:41, agreed to, 5
Clauses 77 to 87, 12:12, carried, 4

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75) ...—Cont.

Reprint, as amended, 18:175, agreed to, 123

Title, 18:175, carried, 123

References

Amendments, government, 11:10, 12

Appeal process, 8:4

Arctic Waters Pollution Prevention Act, overlap, 7:6-7

Cost, spreading, 1:52; 4:24; 7:22

Exemptions, 1:31

History, 1:25

Inuit, position, 8:5

Maritime Code Act, amending, 1:8

Montreal Board of Trade and Montreal Chamber of Commerce, position, 6:8-9; 9:48-9

Oil and Gas Production and Conservation Act, amending, 1:8

St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., position, 2:33; 9:48

Statutes, overlapping, 7:6, 11

Text, errors, 1:32

United States, position, actions, 9:42

See also Arctic; Arctic Waters Pollution Prevention Act; Canadian Charter of Rights and Freedoms; Coast Guard; Fishermen; International maritime conventions and standards; Mobile offshore drilling units; Oil pollution damage—Liability and compensation; Orders of Reference; Pollution prevention and control—Pollution prevention officers; Report to House; Thunder Bay; Vessels—Small

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75) Committee *see* Committee**Canada Steamship Lines Inc.**

Background information, 6:4, 10

See also Coast Guard—Services; Witnesses

Canadian Amateur Rowing Association

Background information, 7:24

See also Witnesses

Canadian Charter of Rights and Freedoms, Canada Shipping Act

(amdt.)(Bill C-75), violations, 5:23; 11:6-7; 16:40-1

Canadian flag *see* Deep sea fleet**Canadian Institute of Resources Law**

Background information, 7:5-6

Brief, consensus, 7:12

See also Witnesses

Canadian Manufacturers' Association *see* Coast Guard—Services**Canadian Maritime Law Association *see* Liability and**

compensation—Towing and salvage companies

Canadian Merchant Service Guild *see* Witnesses**Canadian Ports Under Harbour Commission Act**

Background information, 3:46-7

Cost-recovery, 3:48

See also Coast Guard—Services; Witnesses

Canadian Pulp and Paper Association *see* Coast Guard—Services**Canadian Shippers' Council**

Background information, 7:13

Goods shipped, 7:18

See also Witnesses

Canadian Transport Commission

Role, 5:15

See also Foreign flag shipping

Canoeing *see* Seafarers—Certification and training

Captain, authority, 1:27; 3:7, 12-3; 5:23, 25-6, 28, 30; 6:32-3, 35-7; 8:12

Cargo tonnage *see* Shipping industry—Economic viability

Carson, Mr. Rick (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3

Center for Great Lakes *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes

Certificate of insurance *see* Oil pollution damage

Certification and training *see* Seafarers

Certification process *see* Coast Guard

Chairman, decisions and statements *see* Procedure

Channel sounding *see* Coast Guard—Services

Churchill, Man. *see* Harbours and ports

Classification *see* Vessels—Small

Classification societies

Lloyd's Classification Society, 6:17

Regulations, 15:12

Role, 1:26; 15:20; 16:10

See also Ships—Regulations

Coast Guard

Auditor General's reports, 1983 and 1985, 1:30, 37, 41, 48; 2:19, 22-3, 30; 5:12; 6:14; 7:19; 11:13-4; 13:7, 15, 19

Budget, 8:15-6; 11:19

Call-out procedure, 1:35

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), studies, of effects, 1:49-50
Certification process, demand on Transport Department's resources, 13:11-2

Cost-savings, 1:26

Cut-backs, 1:35

Dredging, 11:25

See also Coast Guard—Services

Environmental protection, 8:6, 16, 19

Expenditures, breakdown, 1:45-6, 54; 2:30; 11:19

Bureau of Management Consulting, study, 1:46

Marine traffic regulators, 1:27

Reporting relationship, 1:35-6

Safety, 2:21

Services, charging for, 1:28-9, 32, 36-7, 40-1, 46, 48, 54; 2:5, 9, 15, 17-23, 26, 28-30, 32, 36-7, 39-47; 3:8-9, 21, 23-4, 26-8, 35, 37, 40, 44, 47-8, 54, 59; 4:13, 23-5, 30; 5:4, 8-12, 14-5, 23, 25; 6:5-6, 11-2, 14, 21, 29, 32; 7:13, 16, 20, 22-3; 8:6; 9:31-2, 35-6, 39, 44, 47, 49, 54, 56, 59-60, 62, 66-7, 69-70; 11:12-3, 15, 18; 13:4-6, 12, 14-5, 18-21; 18:128-9, 140-2, 145-7, 151

Agricultural industry, impact, 1:39, 43-4; 9:64-8

Algoma Steel Corporation Limited, The, position, 13:16

Arctic, impact, 8:10

Canada Steamship Lines Inc., position, 13:8, 15

Canadian Manufacturers' Association, position, 7:16

Canadian Ports Under Harbour Commission Act, position, 13:8, 16

Canadian Pulp and Paper Association, position, 7:16

Channel sounding, 11:14-5, 17

Consultation, 1:41, 46-7; 2:6-8, 16, 22, 26-7, 30, 32-3, 35, 39-41, 44-8; 3:20, 23-4, 32, 47, 58-9; 4:11, 13, 20, 23-6; 5:5, 9-12; 6:13-4; 7:14-7, 19-23, 29; 8:25; 9:25-6, 29, 39-40, 47-50, 53-4, 68, 70; 11:16-20; 13:5-6, 13-5, 17-8; 18:132-3, 135-6, 139, 142, 144

Costs, 1:30, 36; 2:18-9, 40, 42, 46; 4:26; 6:9, 12; 7:21; 8:15

Council of Boating Organizations of Canada, position, 13:7, 15

Council of Forest Industries of B.C., position, 13:7, 15

Dofasco, position, 13:16

Coast Guard—Cont.Services, charging for—*Cont.*

- Dominion Marine Association, position, 13:8, 15
- Dredging, 3:47-8, 50-2, 56; 5:13; 6:21-3, 29; 9:54; 11:14-5, 17
- Economic studies, 1:36-7, 47; 2:19, 31, 36; 4:12; 5:5, 9; 6:6, 8, 13-4; 7:14-5; 9:23, 26, 29, 31, 40, 48, 50
- Effects, 5:10
- Exports, impact, 1:43; 2:39; 13:19-20
- Ferries, 4:38
- Government departments, cost recovery, 18:134-9, 141-2, 144-5
- Great Lakes Waterways Development Association, position, 13:7, 15
- Halifax—Dartmouth Port Development Commission, position, 13:8
- Ice-breaking services, 4:36-7; 6:7-8, 15; 7:15, 23; 8:10-1, 16; 9:23, 27-8, 70; 11:15-6, 18-9; 13:5
- Industry reaction, fears, 1:36-7, 39; 3:20-1
- Inspection services, 6:8, 17
- Island users, effects, 1:47-8
- Licensing scheme, 1:41-3; 2:9, 11, 44; 13:13
- Life-threatening situations, 1:28, 54-5; 2:13
- Mandatory notification, appeal process, 1:29-30, 36, 38; 2:8-9; 3:20; 4:24, 26; 5:8-9, 13, 15; 6:14-5; 13:5, 15, 18-9; 18:126-7, 133, 143
- Manitoba, Transportation and Highways Minister, 13:17
- Marine aid, 11:14, 20; 13:20
- Nova Scotia, effects, 3:43
- Other countries, comparison, 3:38
- Pollution prevention and control, 2:36
- Potato industry, impact, 9:20-5, 27-8, 31-2, 66, 70; 18:142-4
- Prince Edward Island, position, 9:29-30; 13:17
- Recreational craft, 1:42; 6:8; 11:16
- Revenue-to-expenditure target, 1:30, 39-40, 49
- Rowing, 7:26-7; 11:24
- St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 18:144
- St. Lawrence Shipowners' Association, position, 13:7, 15; 18:140
- Saskatchewan, Highways and Transportation Minister, 13:17
- Seafarers' International Union of Canada, position, 13:8, 15
- Search and rescue, 1:54-5; 2:36; 4:24; 7:30; 11:14, 20
- Shipping industry, position, 5:6
- Stelco Inc., 13:8, 15
- Towing, 2:13
- United States, comparison, 9:60-1
- United States, position, 2:18; 5:5, 7, 10; 6:27-8
- User fees, 2:25; 3:38; 4:11; 6:5, 23; 7:13-4, 25; 8:10; 9:37-9
- Vessels, 2:5, 8-11, 23-4, 48
- See also* Harbours and ports—Halifax; Oil pollution damage; Seafarers—Certification and training

COGLA *see* Canada Oil and Gas Land Administration

Committee, travel, Arctic, 8:22-3, 25-6, 30-1

Committees *see* Legislative committees

Competition *see* Foreign flag shipping; Harbours and ports; St. Lawrence Seaway and Great Lakes; Steel industry

Construction and equipment standards *see* Mobile offshore drilling units; Search and rescue—Stand-by vessels; Ships

Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973-78 *see* International maritime conventions and standards

Cook, Mr. P.R. (International Association of Great Lakes Ports) Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 4:3, 10-1, 13, 15-22

Cook, Mr. Robert F. (Canadian Merchant Service Guild) Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 5:3

Cooper, Mr. Albert (PC—Peace River)

Procedure

Organization meeting, 1:9, 16

Quorum, 1:9, 16

Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario *see* Witnesses

Cost-recovery *see* Agricultural industry; Canadian Ports Under Harbour Commission Act; Foreign flag shipping; Harbours and ports; Ice-breaking services; National Transportation Act; Oil refinery and marketing industry; Rail transport; St. Lawrence Seaway and Great Lakes; St. Lawrence Seaway Authority Act; Shipping industry; Ultramar Canada Ltd.

Council of Boating Organizations of Canada

Background information, 2:4

Review of the Small Vessel Regulations, 2:8

See also Coast Guard—Services; Witnesses

Council of Forest Industries of B.C.

Background information, 2:39, 42-3

Competition, 2:42

See also Coast Guard—Services; Witnesses

Criminal Code of Canada *see* Seafarers

Crosby, Mr. Howard (PC—Halifax West)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 3:40-1, 45-6, 59

Coast Guard, 3:59

Harbours and ports, 3:40-1, 46

Procedure

Organization meeting, 1:14, 17

Quorum, M. (Angus), 1:14, 17

CTC *see* Canadian Transport Commission

Dantzer, Mr. Vince (PC—Okanagan North)

Accidents, 2:13-4

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 2:13-4, 23-4, 44-5, 51;

3:27-8; 4:16-7; 12:13; 13:21-3; 15:12-3, 16, 23; 16:11, 15, 18, 25

Coast Guard, 2:13, 23-4, 44-5; 3:28

Procedure, agenda, 2:51

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 2:24; 3:28; 4:16-7

Seafarers, 13:21-3

Ships, 12:13; 15:12-3, 16, 23; 16:11, 15, 18

Vessels, 2:14, 45

Dartmouth *see* Halifax—Dartmouth Port Development Commission

de Cunha, Mr. Peter (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 4:3, 38

Deep sea fleet, Canadian flag, 3:5, 9, 14

Deficit, 3:23-4, 26; 4:33

Demurrage fees *see* Foreign flag shipping

Deregulation *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes

DeRoche, Mr. Ed (Canada Steamship Lines Inc.)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 6:3, 11, 15, 17

Desgagné, Capt Rosaire (St. Lawrence Shipowners' Association, Inc.)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 2:3, 27-33, 38

Discharge book *see* Seafarers

Discharge from ships *see* Oil pollution damage

Documents *see* Procedure

Dofasco *see* Coast Guard—Services; Witnesses

Dominion Marine Association

Background information, 4:23

See also Coast Guard—Services; Witnesses**Donegan, Mr. William** (Canadian Amateur Rowing Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3, 24-8, 30

Doubleday, Ms Nancy (Inuit Tapirisat of Canada)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 8:3-6, 8-12, 14-6, 23-5, 28-9

Dredging *see* Coast Guard; Harbours and ports; Inshore fishery;

Navigation—Aids; Public Works Department

Drilling and exploration production source pollution liability *see* Oil

pollution damage—Liability and compensation

Easter, Mr. Wayne (National Farmers' Union)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 64-70

Eastern Canadian Tug Owners' Association *see* Witnesses**Economic Growth Transportation** *see* Task Force on Program Review**Economic studies** *see* Coast Guard—Services; St. Lawrence Seaway and Great Lakes**Ellis, Mr. J.R.** (PC—Prince Edward—Hastings; Acting Chairman)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:5, 18, 34-5, 40, 47, 63-4, 10:126

Procedure

Acting Chairman, 9:5

Agenda, 9:63-4

Documents, 9:35, 47

Witnesses, 9:18

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 9:40

Ships, 10:126

Tax deductions, 9:34

Emergency and survival training *see* Mobile offshore drilling

units—Personnel

Employment *see* Foreign flag shipping; St. Lawrence Seaway and Great Lakes**Endangered species** *see* Arctic—Environmental protection**Energy, Mines and Resources Department** *see* Mobile offshore drilling

units—Foreign flag shipping

Environmental protection *see* Arctic; Coast Guard**Exclusion clause** *see* Seafarers—Certification and training**Exports** *see* Agricultural industry; Coast Guard—Services**Fern, Mr. G. Robert H.** (Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3, 31-3, 35, 38-9

Ferries *see* Coast Guard—Services**Firewatch**, 16:22-5**Fish, Mr. James** (Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 36-46

Fisheries *see* Inshore fishery**Fisheries Act** *see* Ships—Penalties**Fishermen**, Bill C-75, effects, 2:19; 3:23**Foley, Mr. T.P.** (The Algoma Steel Corporation Limited)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 19, 27, 30, 33

Foreign flag shipping

Canadian Transport Commission, request, 3:12

Competition, 3:6

Cost-recovery, 3:6, 8

Demurrage fees, 3:6

Employment, 3:14

Fleet in Canada, 3:13-4

International Labour Organization, wages, 3:15

Other countries, comparison, 3:11

Pilots, pilotage fees, 3:5, 9-10

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:5, 9, 11

Steel industry, 3:31-2

United Nations, wages, 3:15

Wages, 3:9, 14-5

International Trade Federation, 3:14

See also Harbours and ports; Mobile offshore drilling units;

Ships—Penalties

Forrestall, Mr. J.M. (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary

Secretary to Minister of Transport)

Arctic, 8:7, 12-5, 25, 27; 17:40

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:24, 44; 2:7, 16, 45-6,

50-1; 3:17-8; 4:8, 20-2, 37; 5:11-4, 22, 27-9; 6:13-4, 26, 36-7, 40;

7:4-5, 7, 10, 19-20, 25, 28-9; 8:7-8, 12-7, 23, 25-7, 30-1; 9:7-8,

15, 18, 35-6, 40, 46; 10:3, 114-5, 117, 120, 126-8, 131; 11:3-4,

8-14, 19-21, 23-5; 12:3, 6, 10-4; 13:8, 23-4; 14:3, 6-7, 9, 12-3,

15-7, 22; 15:3, 6-11, 13, 15-9, 21-2, 26, 29; 16:3, 9, 11-2, 15-6,

18, 20-3, 25, 29, 35-8, 40-2, 46, 48-9, 51-4, 58, 60-2; 17:3, 6, 10,

13-8, 20-2, 24-6, 36-8, 40-3; 18:118, 125-7, 129-30, 132-3, 137,

145-6, 151, 153-4, 156-7, 159, 161-3, 166, 169-75

Canadian Charter of Rights and Freedoms, 16:40-1

Captain, 5:28; 6:36-7; 8:12

Coast Guard, 2:7, 16, 45-6; 4:20; 5:11-2, 14; 6:13-4; 7:19-20, 29;

8:16, 25; 9:35; 11:12-4, 19-20, 24; 18:126-7

Committee, 8:25-6, 30-1

Firewatch, 16:22-3, 25

Harbours and ports, 7:19; 9:35; 16:35-8

International maritime conventions and standards, 11:21

Legislative committees, 8:26

Liability and compensation, 5:22

Minimum tonnage, 15:7

Mobile offshore drilling units, 4:8; 18:166, 169-71, 173

Navigation, 2:46; 5:28; 8:13; 16:46, 48

Oil pollution damage, 7:10; 8:25, 30; 9:7, 15, 18; 11:8-10; 16:58,

61-2; 17:17-8, 20, 24-6, 38, 40-2

Passengers, 16:23

Pilots, pilotage fees, 16:46, 48

Pollution prevention and control, 6:36

Procedure

Agenda, 10:131; 11:24-5; 16:20

Bills, 11:20-1; 12:6; 18:125, 127, 130, 132, 137, 154, 156

M., 10:114-5

M., 10:117

Chairman, 18:174

Documents, 6:40; 7:4-5; 9:35-6

Legislative committees, 14:12, 15

Organization meeting, 1:8-9, 12-3, 16, 18-20, 22

Points of order, 8:7-8; 18:172

Printing, M., 1:18-9

Quorum, 11:11-2

M. (Angus), 1:8-9, 12-3, 16

Staff, 2:50-1

Steering group, 1:20, 22, 24; 2:50; 17:36-7

Witnesses, 8:17; 18:174

Safety, 10:127

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 4:21-2; 9:40

Seafarers, 3:17-8; 4:37; 5:27-8; 7:28-9; 14:6-7, 12; 16:49, 52-3, 60;

18:153-4, 156-7, 159, 161

Forrestall, Mr. J.M.—Cont.

Ships, 10:126; 12:12-4; 14:6, 22; 15:6, 9-11, 13, 15-9, 21-2, 26, 29;
16:11-2, 15-6, 18, 29, 40, 52-3, 60; 17:6, 10, 13-5, 42-3;
18:126-7, 129, 161, 175
Stowaways, 14:9, 15, 17
Transport Standing Committee, 8:25, 30-1
Ultramar Canada Inc., 6:26

Fougere, Mr. Gerry (Prince Edward Island Potato Marketing Board)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 18-23, 25-6, 28-32**Fraleigh, Mr. Sid** (PC—Lambton—Middlesex)

Procedure
Organization meeting, 1:11
Quorum, M. (Angus), 1:11

Freedom to Move, document *re* transport deregulation, 4:11, 17, 30;
5:6, 8, 10-3; 9:22, 30-1; 13:11-2, 15; 18:145**Fulton, Mr. Jim** (NDP—Skeena)

Arctic, 8:6-8, 26-8
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:41-3, 54-5; 8:6-8, 26-8,
30
Coast Guard, 1:41-3, 54; 8:6
Inuit, 8:6-7
Oil pollution damage, 8:26-8, 30
Procedure, points of order, 8:7-8
Ships, 1:42

Gardiner, Mr. David (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3, 27-8, 37-8

Gass, Mr. Mel (PC—Malpeque; Parliamentary Secretary to Minister
of Fisheries and Oceans)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 16:24-5, 29, 61; 18:143-4,
152

Coast Guard, 18:143-4
Firewatch, 16:24-5
Procedure
Adjournment, 16:61
Quorum, 18:152
Ships, 16:29; 18:143

George M. Keller *see* Oil pollution damage—Liability and
compensation**Government departments** *see* Coast Guard—Services**Grain exports** *see* Harbours and ports—Halifax**Grain producers** *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes—Costs to
users**Gray, Mr. Darryl L.** (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:29-30; 9:52-3; 16:47,
59-60; 17:6, 8, 12, 31-2, 34
Coast Guard, 4:30; 9:53
Navigation, 16:47
Pilots, pilotage fees, 16:47
Procedure
Adjournment, 16:60
Agenda, 17:31
Bills, 17:12
Meetings, 17:31, 34
Steering group, 17:31
St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 4:29-30; 9:52-3
Seafarers, 16:59
Ships, 16:59; 17:6, 8

Gray, Mr. Donald (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3

Great Lakes *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes**Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan**

Background information, 9:37
Representation, 9:43-4
See also Witnesses

Great Lakes Waterways Development Association, 2:31

Background information, 3:17
See also Coast Guard—Services; Ultramar Canada Inc.; Witnesses

Halifax, N.S. *see* Halifax—Dartmouth Port Development

Commission; Harbours and ports

Halifax—Dartmouth Port Development Commission

Background information, 3:37
See also Coast Guard—Services; Ice-breaking services; Witnesses

Hall, Mr. Norman (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3, 22-38

Harbours and ports

At and East subsidies, 3:39
Books/files, 16:34-8
Churchill, Man., 4:18, 31-2
Senior Grain Transportation Committee, position, 4:31
Competition, 3:53-4
Cost-recovery, 2:47; 3:58-9
See also Harbours and ports—Montreal
Dredging, 3:56; 5:13; 11:17
Fees, 3:21, 33, 52, 56; 5:13; 7:15, 17-9; 9:21-2, 25, 28, 30, 35
Administrative costs, 3:53
Foreign, access, 1:25, 40; 12:6
Foreign flag shipping, 3:55
Halifax, N.S., 3:40-1
Atlantic Pilotage Authority, 3:40
Coast Guard, 3:40, 43-4
Dredging, 3:46
Grain exports, 3:45
Ice-breaking services, 3:48
Maritime Freight Rates Act, 3:39
St. Lawrence Seaway and Great Lakes, effect, 3:37-9, 42-3
See also Harbours and ports—Montreal—Oshawa
Montreal, Que., 3:40-1
Cost-recovery, effects, 5:5-6, 8
Dredging, 5:13
St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 5:7
Shipping industry, 5:4
Traffic patterns, 5:6
Oshawa, Ont., St. Lawrence Seaway and Great Lakes, effects, 3:50
Public Harbours and Ports Facilities Act, 7:22
Quebec City, Que., dredging, 6:22-3, 29
Summerside, P.E.I., dredging, 9:20
Tariffs, 2:40-1
Traffic patterns, 3:49-50
Vancouver, B.C., 5:6-7
See also United States

Hard labour *see* Seafarers—Penalties**Harper, Mr. Alex** (Montreal Board of Trade and Montreal

Chamber of Commerce)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3

Hartung, Mr. James (International Association of Great Lakes Ports)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3, 11-6, 19-22

Hendricken, Mr. J.P. (National Farmers' Union)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 70

Hibbeln, Mr. C.H.J. (Canadian Shippers' Council)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3, 15-21, 23

Holtmann, Mr. Felix (PC—Selkirk—Interlake)
Procedure
Organization meeting, 1:17
Quorum, M. (Angus), 1:17

Hornsby, Mr. Jim (Transport Department—Coast Guard)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 12:3, 7-8; 14:3, 25; 15:3, 17; 16:3, 5, 16-7, 25-7, 29-30, 40, 53, 58-60; 17:3; 18:118

House of Commons *see* Standing Orders

Ice-breaking services, 2:15, 21-2, 30, 32, 36-9; 3:21, 35, 38, 57
Cost breakdown, 1:52; 9:21
Cost-recovery, 3:8-9
Halifax—Dartmouth Port Development Commission, 3:45-6
Search and rescue, 2:16
See also Arctic; Coast Guard—Services; Harbours and ports—Halifax; St. Lawrence Seaway and Great Lakes

ILO *see* International Labour Organization

Income Tax Act *see* Interest rates

Inshore fishery, dredging, 1:40-1

Inspection services *see* Coast Guard—Services

Inspections *see* Ships—Regulations

Interest rates, Income Tax Act, charges for late payments, 17:24

Intergovernmental Maritime Consultative Organization
Chairman, Bill O'Neil, 1:33, 53
Council, re-elected, 1:32
See also Mobile offshore drilling units

International Association of Great Lakes Ports
Background information, 4:10
See also Witnesses

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 *see* International maritime conventions and standards; Liability and compensation—Towing and salvage companies; Oil pollution damage—Liability and compensation

International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 *see* International maritime conventions and standards

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 *see* International maritime conventions and standards; Oil pollution damage—Liability and compensation

International Group of P and I Underwriters *see* Liability and compensation—Towing and salvage companies

International Labour Organization *see* Foreign flag shipping

International maritime conventions and standards
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), impact, 6:37-8; 9:6, 15
Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973-78, 1:25, 27

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, 1:27; 16:57

International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, 1:25

International maritime conventions and standards—Cont.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, 1:27; 16:57
Safety of Life at Sea Convention 1974, 11:21-3; 14:26-7; 16:10
Amendments (1978), 1:25
Protocol on Tanker Safety 1978, 1:26
See also Pollution prevention and control

International Trade Federation *see* Foreign flag shipping—Wages

Inuit

Aboriginal rights, 8:5-7, 9, 21, 28
Consultation, 8:20-1, 29
Lifestyle, 8:29
Philosophy, 8:21-2
See also Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References; Oil pollution damage—Arctic

Inuit Tapirisat of Canada *see* Witnesses

Island users *see* Coast Guard—Services

ITF *see* International Trade Federation

Jardine, Mr. W.R. Bud (PC—Northumberland—Miramichi)
Procedure
Organization meeting, 1:14
Quorum, M. (Angus), 1:14

Johnson, Mr. Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:44-5, 52; 3:12-3, 16, 19; 10:117, 122-4, 126-7, 129; 11:6, 15, 20; 12:14; 14:10, 15, 17-8; 15:8, 13-4, 18, 20; 16:16-7, 27-8, 31-2, 42, 47, 50, 52-3, 58, 61-2; 18:141, 151, 161, 164-5
Coast Guard, 11:15, 20; 18:141, 151
Foreign flag shipping, 13:12
Ice-breaking services, 1:52
Mobile offshore drilling units, 10:129
Navigation, 1:44-5; 10:122-3; 16:47
Oil pollution damage, 16:61-2
Pilots, pilotage fees, 1:44-5; 16:47, 50-3
Procedure
Bills, 14:15
M. (Forrestall), 10:117
Legislative committees, 14:10
Organization meeting, 1:13
Quorum, M. (Angus), 1:13
Seafarers, 3:12-3, 19; 10:126-7; 14:17; 16:52-3, 58; 18:161, 164-5
Ships, 10:123-4, 126-7; 12:14; 15:8, 13-4, 18, 20; 16:16-7, 27-8, 31-2, 50, 58; 18:161, 164-5
Stowaways, 14:17-8
Vessels, 3:16

Kurdistan *see* Oil pollution damage—Liability and compensation

Lake shipping industry *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes—Costs to users

Langlois, Mr. Reynold (Montreal Board of Trade and Montreal Chamber of Commerce)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3-6, 8-16

Legislative committees, role, 8:26; 14:20-1
See also Procedure

Leitch, Mr. J.D. (Great Lakes Waterways Development Association)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 20-2, 24-5

Lemay, Mr. Raymond (Canada Steamship Lines Inc.)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3-16, 19

- Let's Be Boat Wise* see Vessels—Small—Education and training programs
- Lewis, Mr. Doug** (PC—Simcoe North; Parliamentary Secretary to President of the Privy Council)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 17:24
Interest rates, 17:24
- Liability and compensation**
Towing and salvage companies, 5:16-7, 19-22
Canadian Maritime Law Association, position, 5:19
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, 5:18-9
International Group of P and I Underwriters, position, 5:18
Shipping Federation of Canada, position, 5:18
Sofati/Soconav, 5:18-9
See also Oil pollution damage
- Licensing scheme** see Coast Guard—Services; Operators
- Lloyd's Classification Society** see Classification societies
- Lockage fees** see St. Lawrence Seaway and Great Lakes
- Lunn, Mr. C. Ray** (Canadian Ports Under Harbour Commission Act)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 46-8, 50-2, 57-9
- MacDonald, Mrs. Janette M.** (Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3, 34-5, 37
- Maconachie, Mr. Douglas R.** (Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3, 35-6
- Mahoney, Mr. John J.** (Council of Boating Organizations of Canada)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3-9, 12
- Malone, Mr. Arnold** (PC—Crowfoot)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:43-4; 14:9, 24, 26; 18:147-9
Coast Guard, 1:43-4
Procedure
Bills, 18:147-8
Legislative committees, 14:9
Organization meeting, 1:9-11, 16-7
Quorum, M. (Angus), amdts., 1:9-11, 17
Ships, 14:26; 18:149
Stowaways, 14:9
- Mandatory notification** see Coast Guard—Services
- Manitoba** see Coast Guard—Services
- Marine aid** see Coast Guard—Services
- Marine Safety Advisory Council** see Ships—Regulations
- Marine traffic regulators** see Coast Guard
- Maritime Code Act** see Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References
- Maritime Freight Rates Act** see Harbours and ports—Halifax
- Maritime Pollution Claims Fund** see Oil pollution damage—Liability and compensation
- Maritime Pollution Claims Fund Office** see Witnesses
- Maritime Safety Advisory Council** see Mobile offshore drilling units—Construction and equipment standards
- Master, Mayor Jack** (Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 53-63
- Mazankowski, Hon. Don** (PC—Vegreville; Minister of Transport)
Air transport, cost-recovery, 13:14, 18
Arctic Waters Pollution Prevention Act, jurisdiction, 1:51
Budget, May 23/85, 13:7
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:6, 25-33, 35-44, 46-55; 13:4-15, 18-23
Captain, authority, 1:27
Classification societies, role, 1:26
Coast Guard
Auditor General's reports, 1983 and 1985, 1:30, 37, 41, 48; 13:7, 15
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), effects, 1:49-50
Certification process, 13:11-2
Cost-savings, 1:26
Expenditures, 1:46, 54
Marine traffic regulators, 1:27
Services, charging for, 1:28, 30, 32, 36-44, 46-8, 54-5; 13:4-8, 13-5, 18-21
Freedom to Move, 13:12
Ice-breaking services, cost breakdown, 1:52
Intergovernmental Maritime Consultative Organization
Chairman, Bill O'Neil, 1:33, 53
Council, re-elected, 1:32
International maritime conventions and standards
Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973-78, 1:25, 27
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, 1:27
International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, 1:25
International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, 1:27
Safety of Life at Sea Convention 1974, 1:25-6
Mobile offshore drilling units
Construction and equipment standards, 1:30-1
Definition, 1:31
Ocean Ranger, 1:30; 13:15
Personnel, 1:31
Safety, 1:30
National Transportation Act
Appeal process, 13:19
Cost-recovery, 13:6-7
Minister's obligations, 1:37, 41, 48; 13:19
Navigation
Routing schemes, 1:26
Safety, 1:26-7
Ship reporting schemes, 1:26-7
Vessel traffic services, 1:27
Offshore exploration and exploitation, safety, 1:28
Oil pollution damage
Liability and compensation, 1:27-8, 32, 51
Northwest Passage, 1:51
Pilots, pilotage fees, authority, responsibility, 1:27
Pollution prevention and control, pollution prevention officers, 1:27
Rail transport, cost-recovery, 13:20
St. Lawrence Seaway and Great Lakes
Difficulties, 1:39
Inquiry, 1:50-1, 55
Legal costs, 1:53
Marketing, 1:50
Tolls, 1:50
Seafarers
Certification and training, 1:26, 32-3, 35; 13:9-11, 21-3

Mazankowski, Hon. Don—Cont.**Seafarers—Cont.**

- Penalties, 1:26
- Regulations, 13:9-10, 13, 23
- Ships
 - Board of Steamship Inspection, 1:26
 - Construction and equipment standards, 1:26
 - Definition, 1:31
- Task Force on Program Review (Nielsen), 13:13-4
- Welland Canal, tolls, 1:37
- Western Grain Transportation Act, 1:43

McAllinster, Mr. J. (Dofasco)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 19, 26, 31, 34

McAllister, Mr. Donald G. (Eastern Canadian Tug Owners' Association)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3, 16-22

McKinnon, Hon. Allan B. (PC—Victoria; Acting Chairman)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:4, 18-9, 31, 39-40; 7:4-5, 30
- Coast Guard, 7:30
- Procedure
 - Acting Chairman, 6:4
 - Documents, 6:18-9, 31, 39-40; 7:4-5

McLaren, Mr. Scott (Canadian Ports Under Harbour Commission Act)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 48-50, 53-5

Millar, Mr. Fergus (Transport Department—Coast Guard)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 12:3, 10; 15:3

Minimum tonnage, regulations, 3:5, 15-6; 4:7; 5:29-30; 15:5, 7-8**Mobile offshore drilling units**

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), effects, 1:33-4; 5:24; 10:127
- Construction and equipment standards, 1:33-4; 4:4-9; 11:4, 6
- Canada Oil and Gas Land Administration, 4:5; 5:24; 18:169-70
- International Maritime Consultative Organization, code, 1:30-1; 4:4; 11:5
- Jurisdiction, 4:5-6, 9-10; 5:24; 10:127-30; 11:5; 18:166-71, 173-4
- Maritime Safety Advisory Council, input, 5:24, 27
- Definition, 1:31; 4:4; 5:24, 26; 17:18; 18:168-9
- Foreign flag shipping, 1:34; 4:5-7, 9; 18:169
- Energy, Mines and Resources Department, issuance of permits, 1:33-4
- Ocean Ranger*, 1:30, 34; 5:24; 13:13; 17:19; 18:167
- Royal Commission report, 1:30; 10:129; 13:14-5; 15:6; 17:16, 18-9, 21; 18:169
- Offshore Laws Application Act, 4:6-7
- Personnel
 - Emergency and survival training, 1:31; 10:129
 - Safety zones, 1:31
 - Specialized marine training, 1:31
- Safety, 1:30; 11:6
- Transport Department, jurisdiction, 17:19-21
- See also Oil pollution damage—Liability and compensation; Seafarers—Certification and training

MODU see Mobile offshore drilling units**Montreal Board of Trade and Montreal Chamber of Commerce see Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References; Witnesses****Montreal, Que. see Harbours and ports****Moore, Mr. J.D. (Canadian Shippers' Council)**

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3, 12-5, 18, 21-2, 24

Morrisburg, Ont. see Seafarers—Certification and training**MV Arctic see Arctic—Environmental protection****Narwhals see Arctic—Environmental protection****National Farmers' Union see Witnesses****National Transportation Act**

- Appeal process, 13:19
- Cost-recovery, 5:9, 12, 15; 13:6-7
- Minister's obligations, 1:37, 41, 48; 13:19

Navigation

- Aids, 2:15, 21, 36-7, 39; 3:37, 44, 49, 51; 11:14-5
- Dredging, 2:15, 37
- Routing schemes, 1:26
- Safety, 1:26-7
- Ship reporting schemes, 1:26-7
- Vessel traffic services, 1:27, 44-5; 2:37, 46; 3:21; 5:22, 28-9; 8:13; 10:122-3; 16:45-8
- Penalties, 5:23, 25-6, 30

Newfoundland see Seafarers—Certification and training**Nielsen, Hon. Erik, references see Task Force on Program Review****Northwest Passage see Oil pollution damage****Nova Scotia see Coast Guard—Services****Nowlan, Mr. Pat (PC—Annapolis Valley—Hants)**

- Agricultural industry, 9:28, 32-5, 69
- Arctic, 7:12; 16:43; 17:40
- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:10, 28-9; 7:11-2, 22-3, 26, 28-30; 9:28-30, 32-6, 59-61, 68-70; 10:119-20, 122, 125-6, 131; 11:8, 11, 15-6; 15:23-4, 27-8; 16:13, 16, 19-20, 27, 30, 32-3, 35-7, 43-4, 50, 57, 61; 17:8-9, 12, 27-30, 32-5, 37, 39-40, 42-3; 18:126-8, 130-2, 137-8, 142, 145-50, 155, 157-8, 163, 172
- Canadian Institute of Resources Law, 7:12
- Coast Guard, 7:22-3; 9:29-30, 59-61, 68-70; 11:15
- Freedom to Move*, 9:30
- Harbours and ports, 9:30; 16:35-7
- International maritime conventions and standards, 16:57
- Oil pollution damage, 11:8; 16:43
- Procedure
 - Adjournment, 16:61
 - Agenda, 1:23
 - Bills, 11:11; 17:12; 18:126-7, 131-2, 138, 148, 155, 157-8, 163
 - Documents, 9:35-6
 - Meetings, 17:27-30, 32-5, 37
 - Organization meeting, 1:14-5, 18-20, 23
 - Points of order, 18:172
 - Printing, M. (Forrestall), 1:19-20
 - Questioning of witnesses, 17:8-9
 - Quorum, M. (Angus), 1:14-5, 18
 - Steering group, 1:23
 - Witnesses, 15:28
- St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:29; 9:59-60
- Seafarers, 7:29-30; 10:119-20, 125-6
- Ships, 7:29; 10:119-20, 126; 15:23-4, 27-8; 16:13, 16, 27, 30, 32; 17:9, 42-3; 18:149-50
- Transport Standing Committee, 9:59
- Vessels, 7:26, 29

Ocean Dumping Control Act, 6:35**Ocean Ranger see Mobile offshore drilling units****Offshore exploration and exploitation, safety, 1:28****Offshore Laws Application Act see Mobile offshore drilling units**

Oil and Gas Production and Conservation Act

Third party liability, 7:8

See also Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References**Oil pollution damage**

Arctic, 8:18-9, 26-8, 30

Inuit, impact, 8:19, 25, 27; 16:41-5

See also Oil pollution damage—Liability and compensation

Certificate of insurance, 16:61-2

Coast Guard, salvage operations, 5:21

Discharge from ships, 6:34-5

Liability and compensation, 1:27, 51; 2:28; 6:31-2; 9:6, 10-2, 14-5;

16:59; 17:11, 13, 16-7, 19

Arctic, 17:39-41

Arctic Waters Pollution Prevention Act, jurisdiction, 7:9

Canada Oil and Gas Lands Administration, jurisdiction, 17:18, 20

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), effect, 7:6-7; 9:5

Drilling and exploration production source pollution liability, 7:8-11

George M. Keller, 9:8

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution

Damage 1969, 1:27; 5:17-8; 9:10; 17:17-8, 20

International Convention on the Establishment of an

International Fund for Compensation for Oil Pollution

Damage 1971, 1:27; 9:9, 12

Kurdistan, 9:8, 12; 16:58; 17:11

Maritime Pollution Claims Fund, 1:27-8; 6:32-3; 9:9, 11, 15-6;

11:9; 17:20, 26

Mobile offshore drilling units, 17:16-7, 19

Owner, definition, 1:32; 11:7-8

Ship Source Oil Pollution Fund, 1:27-8, 32; 6:20, 23, 27-30, 32-3;

9:6-18; 11:9-10; 17:17-8, 23-6, 38, 42

Shipping liability, 7:8-11

Third party liability, 7:8, 10

Towing and salvage companies, 5:18; 17:22

Northwest Passage, 1:50-1

Oil refinery and marketing industry, response, 6:24, 30, 37-9

Ultramar Canada Inc., 6:23-4

Oil refinery and marketing industry, cost-recovery, impact, 6:23, 26**O'Neil**, Bill *see* Intergovernmental Maritime Consultative Organization**Operators** *see* Vessels**Orders of Reference**, 1:4**Ore** *see* Steel industry**Organization meeting** *see* Procedure**Organizations appearing** *see* Witnesses**Oshawa, Ont.** *see* Harbours and ports**Ouellet, Hon. André** (L—Papineau)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:13-5; 6:7-9, 18-9, 25-6, 33-4; 10:114, 116-7, 119-20

Coast Guard, 5:14-5; 6:7-9

National Transportation Act, 5:15

Oil refinery and marketing industry, 6:26

Procedure

Bills, M. (Forrestall), 10:114, 116-7

Documents, 6:18-9

Organization meeting, 1:9, 12-7, 19-21

Printing, M. (Forrestall), 1:19

Quorum, M. (Angus), 1:9, 12-4, 17

Amdt., 1:15-6

Steering group, 1:20-1

Seafarers, 10:119

Ouellet, Hon. André—*Cont.*

Ships, 10:119-20

Ultramar Canada Inc., 6:25-6

Owner *see* Oil pollution damage—Liability and compensation**Pacific Yachting** *see* Accidents**Passengers**

Definition, 16:22-3

See also Shipping industry; Ships**Pattimore, Mr. John** (Baffin Region Inuit Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 8:3, 17-23, 29

Penalties *see* Navigation—Vessel traffic services; Seafarers; Ships; Stowaways**Peterson, Mr. Peter** (PC—Hamilton West)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:49; 3:29-31; 16:59

Coast Guard, 1:49

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:29-31

Seafarers, 16:59

Ships, 16:59

Steel industry, 3:31

Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment

Background information, 6:31

See also Ultramar Canada Inc.; Witnesses**Pilotage Act** *see* Pilots, pilotage fees**Pilots, pilotage fees**

Authority, responsibility, 1:27, 44-5; 16:45-8, 50-1

Fees, Pilotage Act, comparison, 1:44-5; 3:21; 5:15, 23; 6:14; 16:45-8

See also Arctic—Shipping industry; Foreign flag shipping; St.

Lawrence Seaway and Great Lakes; Shipping industry

Pitrie, Mr. Fred (Canada Steamship Lines Inc.)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:3, 10-3, 16

Plourde, Mr. André (PC—Kamouraska—Rivière-du-Loup)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 6:17-8

Coast Guard, 6:17

Procedure, documents, 6:18

References, refusal to sit on Committee, documents distributed in English language only, 6:18

Polar Sea *see* Arctic—Environmental protection**Pollution prevention and control**

International maritime conventions and standards, 6:38

Pollution prevention officers, 1:27; 6:32, 35-7

Board of Steamship Inspection, 6:36

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), impact, 7:7

See also Coast Guard—Services**Pollution prevention officers** *see* Pollution prevention and control**Polynia** *see* Arctic—Environmental protection**Popp, Mr. A.** (Transport Department)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 10:121-2, 124; 11:3, 6-8,

22-4; 12:3, 6-9; 14:3, 27; 15:3, 8, 23-4; 16:3, 5, 9-10, 13-6, 24,

29-30, 36, 38, 41, 51-2, 57, 59; 17:3, 9, 11, 20; 18:118

Ports *see* Harbours and ports**Potato industry** *see* Agricultural industry; Coast Guard—Services**Pouliot, Capt Michel** (Canadian Merchant Service Guild)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3, 30

Prince Edward Island *see* Coast Guard—Services

Prince Edward Island Potato Marketing Board *see* Witnesses

Procedure

Acting Chairman

Appointment by Speaker, 6:3-4; 8:3-4; 9:5

Taking Chair, 5:3-4; 18:159

Adjournment, 15:25-6; 16:60-2

Agenda, 1:23; 2:51; 9:63-4; 10:113-6, 131; 11:11, 24-5; 12:5; 16:20; 17:30-1, 43

Bills

Amendments

Admissibility, 18:137-8

Chairman ruling out of order, 14:12, 15, 18-9; 16:21-2, 34, 39-40; 18:126, 147-8

Royal Recommendation, 14:8-11, 13-4, 16; 16:49

Consideration, order, 18:124-5, 127-8, 130-2, 145-6, 152-9, 162-3, 165-6

Deadline for submitting, 10:131-2; 11:4

Meeting, adjourning to discuss with Chairman, 18:154, 156

Member, introducing on behalf of another Member, 18:157

Moved as tabled, 18:127

Withdrawing, resubmitting, 17:12-3

Clause by clause study, 10:115-7; 11:11, 20-1; 12:6

French version, revised, M. (Forrestall), 10:3-111, 114-7, agreed to, 111

Reprinting for report stage, M. (Forrestall), 10:117, agreed to, 111

Chairman

Appointment by Speaker, 1:5, 8

Leaving Chair, designating Acting Chairman, 18:159

Thanking Committee Members, 18:175

Tribute, 18:174

Documents

Distribution

English language only, 6:18-9; 7:4-5, 24; 9:5, 18, 35-6, 64

Member refusing to sit on Committee, 6:18

French language only, 9:47

Tabling, by Minister, requesting, 6:39-40; 9:36

Translation

Availability, 6:18

Presentation of documents in sufficient time, 6:31, 39; 7:4-5

Legislative committees

Beauchesne rulings, effect, 14:9-10, 12-3, 15

Recommendations to House, 14:14-5

Meetings

Extending, 17:27-38

Scheduling, 13:23

Notice, standard listing, placed on, 2:49

Organization meeting, 1:8-23

Points of order, admissibility, 8:7-8, 13; 18:171-2

Printing, minutes and evidence, 6:3

M. (Forrestall), 1:18-20, agreed to, 6

Questioning of witnesses

Questioners, list, 17:8-9

Questions not answered, 1:49

Time limit, M. (Angus), 1:24, agreed to, 7

Quorum, 12:5; 13:23; 18:152, 171

Lack, 11:4, 11-3, 19

Meeting and receiving/printing evidence without, 13:4

M. (Angus), 1:8-18, agreed to, 5

Amdt. (Malone), 1:9-15, agreed to on recorded division, 5; 1:15-8, rescinded, 5

Amdt. (Ouellet), 1:15-6, agreed to on recorded division, 6

Amdt. (Malone), 1:17-8, agreed to on recorded division, 5-6

Staff, researchers, Library of Parliament services, requesting, 2:49-51

Steering group, establishing

Meetings, 1:23; 2:49-50; 11:25; 12:5; 17:31-2, 36-7

Procedure—Cont.

Steering group, establishing—Cont.

Meetings—Cont.

M. (Angus), 1:23-4, agreed to

Membership, 1:20-2

Reports, 17:37-8

M. (Angus), 1:23-4, agreed to, 7

Translation services, availability, 17:31

Votes, recorded, requesting, 18:146, 151-2

Witnesses

Appearance before Committee

Additional requested, 15:26-9

Expenses, Committee paying, M. (Belsher), 10:113, agreed to, 3

Not appearing, 9:18

Reappearing, 1:52

Remaining while another witness appears, 8:17

Requesting, 2:49

Timetable restrictions, 8:15

Appreciation extended by Committee, 18:174

See also Committee; Legislative committees

Protocol on Tanker Safety *see* International maritime conventions and standards—Safety of Life at Sea Convention 1974

Public Harbours and Ports Facilities Act *see* Harbours and ports

Public Works Department, dredging, 11:7

Quail, Mr. R.A. (Transport Department)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 12:3, 7, 9; 13:3, 12; 14:3, 22-5; 17:6-8, 11, 18, 20, 42; 18:118, 133, 161-5

Quebec *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes—Costs to users

Quebec City, Que. *see* Harbours and ports

Rail transport

Cost-recovery, 13:20

Railway Act, fees, 5:15

Recreational craft *see* Coast Guard—Services; Vessels—Small

Reford, Mr. Alexis (Montreal Board of Trade and Montreal Chamber of Commerce)

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 5:3, 6-8, 10, 13

Regulations *see* Classification societies; Minimum tonnage; Seafarers; Ships; Vessels—Small

Regulations and Other Statutory Instruments Standing Joint

Committee *see* Ships—Board of Steamship Inspection

Reid, Mr. Joe (PC—St. Catharines)

Canada Deposit Insurance Fund, 6:30

Canada Shipping Act (amdt.) (Bill C-75), 1:39-40, 52-3, 55; 2:10-2,

26-7, 34-7, 48; 3:8-10, 43-5, 57-9; 6:15, 28-30, 37-9; 9:15-7,

43-5, 61-3; 10:115-6, 118, 122; 11:16; 12:6, 8; 14:11-2, 18, 20;

15:8-9, 16-7, 22-3, 25; 16:14-5, 28-9, 42-3, 53, 59; 17:41-2;

18:141-2, 152, 154, 157-9, 162-4, 175

Coast Guard, 1:39-40; 2:10-1, 26-7, 35-6, 48; 3:8-9, 58; 6:15, 29;

11:16; 18:141-2

Deep sea fleet, 3:9

Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan, 9:43-4

Harbours and ports, 3:43-4, 58-9; 6:29

Ice-breaking services, 3:9

International maritime conventions and standards, 6:37

Minimum tonnage, 15:8

Navigation, 3:44

Oil pollution damage, 6:28, 30, 37-9; 9:15-7; 16:59; 17:41-2

Pollution prevention and control, 6:38

Reid, Mr. Joe—Cont.

- Procedure, bills, 14:12, 18; 18:152, 154, 157-9, 162-3
 M. (Forrestall), 10:115-6
 St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 1:39, 52-3, 55; 2:27, 35-6;
 3:57-8; 6:15; 9:44-5, 61-3; 18:142
 St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., 2:34-5
 Seafarers, 3:10; 10:118, 122; 14:11-2, 18, 20; 16:53; 18:158-9, 163-4
 Ships, 2:11; 10:122; 12:6, 8; 15:8, 16-7, 22-3, 25; 16:14-5, 28-9, 53;
 18:163-4
 Stowaways, 14:11-2, 18, 20
 Vessels, 2:10-2

Report to House, 18:3-117**Review of the Small Vessel Regulations** *see* Council of Boating Organizations of Canada**Rivard, Mr. Guy** (Dominion Marine Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3

Robichaud, Mr. Fernand (L—Westmorland—Kent)

- Arctic, 4:35-6; 8:10-1, 20; 16:42
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:40-1, 45-6, 50, 54;
 2:6-8, 18-20, 31-2, 38, 40-2, 47, 50-1; 4:7, 13, 19, 25, 35-6;
 5:7-10, 20-2, 24-7, 30; 8:10-1, 13, 20, 30-1; 9:24-6, 49-50, 55-6;
 15:9-10, 13, 18-20; 16:11, 39, 42, 51
 Coast Guard, 1:41, 45-6, 54; 2:6-8, 18-9, 31-2, 40-1, 47; 4:13, 25-6,
 36; 5:8-10, 25; 8:10; 9:24-6, 49-50, 56
 Committee, 8:30-1
 Ice-breaking services, 2:32, 38
 Inshore fishery, 1:40-1
 Inuit, 8:20
 Liability and compensation, 5:20-2
 Mobile offshore drilling units, 4:7; 5:26
 Oil pollution damage, 1:50; 5:21; 16:42
 Procedure
 Points of order, 8:13
 Staff, 2:50-1
 St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 2:20; 4:13, 19; 9:56
 St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., 2:38
 Seafarers, 5:25-6
 Ships, 15:9-10, 19-20; 16:11, 39, 51

Rodd, Mr. James (National Farmers' Union)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3

Roman, Mr. Anthony (Ind—York North; Acting Chairman)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 8:4, 7-8, 13, 15, 17
 Procedure
 Acting Chairman, 8:4
 Points of order, 8:7-8, 13
 Witnesses, 8:15, 17

Rothwell, Mr. Donald S. (Great Lakes Waterways Development Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 16-20, 22-6

Rowing

- Equipment, 7:25-6
 Methods, 7:25
See also Coast Guard—Services; Seafarers—Certification and training

Royal Recommendation *see* Procedure—Bills, Amendments**Runciman, Mr. A.M.** (Great Lakes Waterways Development Association)

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 16, 21, 25-7

Safe Boating Guide *see* Safety**Safety**

- Boating, 10:127
Safe Boating Guide, 18:160
See also Coast Guard; Mobile offshore drilling units; Navigation;
 Offshore exploration and exploitation; Seafarers—Regulations

Safety of Life at Sea Convention 1974 *see* International maritime conventions and standards**Safety zones** *see* Mobile offshore drilling units—Personnel**St. Lawrence Seaway and Great Lakes**

- Benefits, 4:12, 15-6, 18, 28-9; 9:51, 54, 58
 Capital improvements, 9:38, 63
 Center for Great Lakes, study, 1:50-1
 Competition, 2:29-30, 33-4; 3:20; 4:10-23, 30-2, 34; 6:6, 15-6;
 9:41-3, 45-6, 52-4, 65-6
 Consultation, 3:29; 6:14
 Cost-containment, 4:12, 14
 Cost-recovery, 1:39; 3:7, 20, 28, 41, 57-8; 4:11, 13, 19, 28; 5:10;
 9:37-8, 47, 51, 54-6, 58, 61-2, 65; 18:142
 Studies, 9:41
 Costs to users, 2:20-1, 23-4, 29-30, 33-5; 4:23-4, 26, 28, 34
 Grain producers, 2:20-1, 25-6; 4:17-8, 27, 32-3; 6:6, 16; 9:45-6,
 65, 67
 Lake shipping industry, 2:20
 Quebec, 9:51-2
 Steel industry, 2:20; 3:20, 35-6
 Deregulation, 4:29-30
 Difficulties, 1:39; 4:13, 34-5; 9:38, 65
 Economic studies, 4:18-9; 9:50-2
 Employment, 4:35
 Ice-breaking services, 3:28, 32, 35, 44, 57; 4:16-7; 5:7
 Inquiry, 1:50-3, 55; 2:27, 35-6; 3:24, 29; 9:44, 66
 Legal costs, 1:53
 Lockage fees, 2:35
 Marketing, 1:50, 53; 3:21-4, 26, 29-31, 33-4, 39-40; 4:33-4
 Incremental pricing, 3:22
 Pilots, pilotage fees, 3:29-30, 33; 4:26; 9:66
 Tolls, 1:50; 2:23-4, 35; 4:10, 12-3, 15, 27; 9:37, 39, 45, 56, 60-2
 Traffic patterns, 4:16, 27; 5:7; 6:15-6; 9:57-8
 United States legislation and position, 4:14-5; 9:38-43, 45-6, 48, 54,
 59-60, 65
 Staggers Act, 3:34-5
 User fees, 9:41, 48, 51, 59
 Zero-based budgeting, 3:21, 23, 26, 30
See also Coast Guard—Services; Foreign flag shipping; Harbours
 and ports

St. Lawrence Seaway Authority Act, cost-recovery requirements, 2:23**St. Lawrence Shipowners' Association, Inc.**

- Background information, 2:28, 34-5, 38
See also Arctic; Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75); Coast
 Guard—Services; Witnesses

SAR *see* Search and rescue**Saskatchewan** *see* Coast Guard—Services**Seafarers**

- Certification and training, 1:26; 3:16-7; 10:118-27, 130; 13:9-12,
 22-3; 18:153-4, 156-65
 Canoeing, 7:28; 13:11; 18:153
 Educational and certification programs, volunteer agencies,
 13:11-2
 Exclusion clause, boats under 12 metres, 13:9, 11-2, 21-3
 Facilities, 3:18
 Lost certificates, replacement fees, 1:32-3; 14:6-7
 Mobile offshore drilling units, 5:26-8; 10:128-30; 13:13-4

Seafarers—Cont.Certification and training—*Cont.*

- Newfoundland, conflict with legislation, 1:33-5
- Rowing, 7:25, 27-30; 13:11; 18:153
- Seafarers' Training Institute, Morrisburg, Ont., 3:17-9; 4:37-8
- Transport Department—Coast Guard, position, 3:18
- Windsurfing, 7:29
- Criminal Code of Canada, 3:7
- Definition, 5:25
- Discharge book, 3:12-3
- Penalties, 3:4, 7-8, 12-3; 4:38; 5:23, 25-30; 10:130; 14:7, 11-3, 16-20; 16:49-50, 52-63
- Hard labour, 1:26; 3:7; 5:29
- Pilots, pilotage fees, 5:25
- Regulations, 3:4-5, 10
- Canada Gazette, publication, 13:9; 18:153
- Safety, 13:10, 13-4, 21, 23; 18:153

Seafarers' International Union of Canada

- Membership, 3:6-7
- See also Coast Guard—Services; Witnesses

Seafarers' Training Institute *see* Seafarers—Certification and training**Search and rescue** *see* Coast Guard—Services; Ice-breaking services; Vessels**Senior Grain Transportation Committee** *see* Harbours and ports**Sheffield, Mr. W.H.** (Stelco Inc.)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 19-34, 36

Ship Source Oil Pollution Fund *see* Oil pollution damage—Liability and compensation**Shipmaster** *see* Captain**Shipping Federation of Canada** *see* Liability and compensation—Towing and salvage companies**Shipping industry**

- Cost-recovery, effects, 5:6; 6:5; 9:55-6
- Economic viability, 5:10; 6:6, 10, 13
- Cargo tonnage, 6:5-6
- Passengers, 5:7
- Pilotage, pilot fees, 6:13
- Tax deductions, 6:10-2
- Transportation Fuel Cost-Recovery Charge, impact, 6:5, 12, 28
- See also Arctic; Coast Guard—Services; Harbours and ports—Montreal

Shipping liability *see* Oil pollution damage—Liability and compensation**Ships**

- Board of Steamship Inspection
- Authority, 1:26
- Exemptions and exclusion standards, 14:21-6; 15:5-9, 16, 18; 16:9-10, 13-9
- Regulations and Other Statutory Instruments Standing Joint Committee, recommendation, 14:22-3
- Construction and equipment standards, 1:26; 2:29; 4:8-9; 17:42-3
- Definition, 1:31, 42; 2:5, 10-2; 4:4; 7:26-7, 29; 10:118-23, 125-6; 11:22-4; 12:6-9; 14:6; 15:23, 25-6; 16:9, 13-5; 18:129, 148-51, 161, 175
- Government, registration, 12:12-4
- Passengers, 10:121, 123-4, 126-7; 18:158, 160-2, 163-5, 175
- Penalties, 16:50, 52-63; 17:6, 8-15
- Fisheries Act, comparison, 6:34; 17:9
- Foreign flag shipping, 16:53, 57, 59-60

Ships—Cont.Penalties—*Cont.*

- Other countries, 16:59-61; 17:7, 9-10
- See also Ships—Unseaworthy
- Regulations, 15:12-3, 16-9, 21-4, 26-9; 16:14-7
- Canada Gazette, 15:9-12, 14-6, 19-20, 22-5; 16:10-3, 16, 18-21, 39-40, 51-2; 18:126-7, 133, 143
- Classification societies, 15:13-4, 18, 20, 23
- Inspections, private organizations, 15:12, 17, 20-1, 23
- Maritime Safety Advisory Council, 15:10-1, 14-5, 19; 16:12
- Unseaworthy, penalties, 6:34; 16:26-32
- See also Steel industry

Sikumiut *see* Inuit**Silverstone, Ms Deana** (Canadian Merchant Service Guild)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3, 22-9

Simard, Mr. J.P. (St. Lawrence Shipowners' Association, Inc.)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 32-8

Sjoquist, Capt Mavry R. (Canadian Merchant Service Guild)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 5:3, 26-7, 29-30

Skelly, Mr. Ray (NDP—Comox—Powell River)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:47-9
- Coast Guard, 1:47-8
- Procedure, questioning of witnesses, 1:49

Smellie, Mr. James H. (Maritime Pollution Claims Fund Office)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 5-18

Smith, Mr. J.M. (Dominion Marine Association)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3, 35

Smith, Mr. R.E. (Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3-10

Société de développement économique du Saint-Laurent

- Background information, 9:47, 52
- See also Witnesses

Sofati/Soconav *see* Liability and compensation—Towing and salvage companies**Sovereignty** *see* Arctic**Staggers Act** *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes—United States**Standing Orders**, 114.(1), 11:25**Statutes** *see* Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References**Steel industry**

- Competition, 3:25
- Economic viability, 3:26-7, 36
- Ore, sources, 3:27, 31, 34
- Ships employed, 3:31
- Tax deductions, 3:25-6
- See also Foreign flag shipping; St. Lawrence Seaway and Great Lakes—Costs to users

Steering group *see* Procedure**Stelco Inc.** *see* Coast Guard—Services; Witnesses**Stewart, Mr. G.R.** (Transport Department—Coast Guard)

- Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 1:6, 33-6, 45; 10:3, 117-20, 122-31; 11:3-7, 9, 13-23, 25; 15:3, 8, 14, 20; 16:3, 5, 17, 26, 42, 49-50, 52, 55, 57; 17:3, 7; 18:118

Stowaways, penalties, 14:8-12, 14-20; 16:62

Summerside, P.E.I. *see* Harbours and ports

Tariffs *see* Harbours and ports

Task Force on Program Review (Nielsen), 13:13-4; 15:21-2, 24
Economic Growth Transportation, 13:13

Tax deductions, 2:24-5, 34, 49; 3:26, 52-3; 4:33; 6:11; 9:34
See also Agricultural industry; Shipping industry; Steel industry

Taylor, Ms Donna (Canadian Ports under Harbour Commission Act)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3, 50-3, 55-9

Taylor, Mr. Gordon (PC—Bow River)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:37-8, 46-7; 3:13-5, 31-3,
55-7; 4:8-10, 17-8, 20, 31-3; 6:16; 14:10, 15-6; 15:24-5, 28-9;
16:17-8, 56-7, 61; 17:12-3, 42; 18:138, 145
Coast Guard, 2:37, 46-7; 3:56
Foreign flag shipping, 3:13-5, 31-2
Freedom to Move, 4:17
Harbours and ports, 3:55-6; 4:18, 31
Ice-breaking services, 2:37; 3:57
Mobile offshore drilling units, 4:9-10
Navigation, 2:37
Oil pollution damage, 17:13
Procedure
Adjournment, 16:61
Bills, 14:15-6; 18:138
Legislative committees, 14:10
Witnesses, 15:28
St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:32-3, 57; 4:17-8, 20, 31-3;
6:16
St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., 2:38
Seafarers, 16:56-7
Ships, 4:8-9; 15:25; 16:17-8, 56-7; 17:12-3
Steel industry, 3:31
Stowaways, 14:10, 16

Taylor, Mr. William F. (Council of Boating Organizations of Canada)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 10-3, 15-6

TFCRC *see* Transportation Fuel Cost-Recovery Charge

Third party liability *see* Oil and Gas Production and Conservation
Act; Oil pollution damage—Liability and compensation

Thomasson, Mr. Richard (Seafarers' International Union of Canada)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:3-19

Thunder Bay, Ont., economy, Bill C-75, effect, 9:57

Tobin, Mr. Brian (L—Humber—Port au Port—St. Barbe)
Arctic, 16:44-5; 17:39-40
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 3:22-4, 35, 41-3, 48-51;
12:6, 8, 13-4; 13:10-4; 14:7-10, 13-4, 16-22, 24-6; 15:6-7, 9, 11-2,
14-9, 21-2, 24-9; 16:19-20, 22-8, 30-8, 44-5, 47-50, 54-7, 60,
62-3; 17:8-10, 12-25, 27-32, 35-7, 39-43; 18:124-5, 128-39,
142-5, 148-57, 159-62, 164-5, 167-74
Canadian Ports Under Harbour Commission Act, 3:48
Classification societies, 15:12
Coast Guard, 3:22-4, 35, 43, 48; 13:11-4; 18:128-9, 132-9, 143-5,
151
Firewatch, 16:22, 24-5
Fishermen, 3:23
Freedom to Move, 13:11; 18:145
Harbours and ports, 3:42-3, 48-51; 16:34-8
Ice-breaking services, 3:35
Interest rates, 17:24
Minimum tonnage, 15:7

Tobin, Mr. Brian—Cont.

Mobile offshore drilling units, 13:13-4; 15:6; 17:16, 18-21;
18:167-71, 173-4

Navigation, 16:47-8

Oil pollution damage, 16:44-5; 17:16-9, 23-5, 39-41

Passengers, 16:22-3

Pilots, pilotage fees, 16:47-8

Procedure

Adjournment, 15:25

Agenda, 17:43

Bills, 14:8-9, 13-4, 16, 18-9; 17:12-3; 18:124-5, 130-2, 137-8, 148,
152, 154-7

Legislative committees, 14:13

Meetings, 17:27-30, 35-7

Organization meeting, 1:16, 18, 21-2

Points of order, 18:171-2

Questioning of witnesses, 17:9

Quorum, 18:171

M. (Angus), 1:16, 18

Steering group, 1:21-2; 17:31-2, 36

Translation services, 17:31

Witnesses, 15:26-9

Safety, 18:160

St. Lawrence Seaway and Great Lakes, 3:24, 35, 41

Seafarers, 13:11-4; 14:7, 13, 17-8; 16:50, 54-7, 60, 62-3; 18:156-7,
159-62, 164-5

Ships, 12:8, 13-4; 14:21-2, 24-6; 15:9, 11-2, 14-6, 18-9, 21-2, 24-6;
16:19-20, 26-8, 30-2, 54-7, 60, 62-3; 17:8-10, 13-5, 42-3; 18:129,
133, 148-50, 160-2, 164-5

Stowaways, 14:8, 10, 14, 16-8, 20; 16:62

Task Force on Program Review, 13:13-4; 15:21-2, 24

Tolls *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes; Welland Canal

Toporowski, Mr. R.J. (Council of Forest Industries of B.C.)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 40-5, 47-8

Towing *see* Coast Guard—Services

Towing and salvage companies

Role, 5:16-7

See also Liability and compensation; Oil pollution
damage—Liability and compensation

Transport Department *see* Mobile offshore drilling units; Witnesses

Transport Department—Coast Guard *see* Coast Guard;
Seafarers—Certification and training; Witnesses

Transport Standing Committee, 9:59

Responsibility, 8:25

Travel, Arctic, 8:30-1

Transportation Fuel Cost-Recovery Charge *see* Shipping industry

Transportation of Dangerous Goods Act, 6:34

Ultramar Canada Inc.

Asphalt, 6:25-6

Background information, 6:19-20

Cost-recovery, impact, 6:27

Great Lakes Waterways Development Association, relationship,
6:21

Independent stations, sales to, 6:25

Montreal refinery, 6:20, 26

Petroleum Association for Conservation of the Canadian

Environment, relationship, 6:21

Pricing policies, 6:21

See also Oil pollution damage; Witnesses

United Nations *see* Foreign flag shipping

United States

Harbours and ports, cost-recovery, 3:47
See also Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75)—References;
 Coast Guard—Services; St. Lawrence Seaway and Great Lakes

User fees *see* Coast Guard—Services; St. Lawrence Seaway and Great Lakes

Vancouver, B.C. *see* Harbours and ports

Vessel traffic services *see* Navigation

Vessels

Definition, 7:26, 28-9
 Operators, licensing scheme, 2:14-5
See also Vessels—Small
 Search and rescue, stand-by vessels, 1:34
 Small
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), effects, 2:5-6
 Classification, 2:12
 Education and training programs, *Let's be Boat Wise*, 2:6, 12-5
 Operators, qualifications, 2:12
 Recreational craft, 2:4, 10-1, 45
 Regulations, 3:10, 16; 4:7
See also Coast Guard—Services; Navigation; Ships—Definition

Vollmer, Mr. Michael L. (Council of Boating Organizations of Canada)
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 2:3, 6-12, 14

VTS *see* Vessel traffic services

Wages *see* Foreign flag shipping

Wallace, Mr. D.J. (Canadian Shippers' Council)
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3, 16-7, 21-3

Welland Canal, tolls, 1:37; 2:20; 4:14; 9:46, 66

Western Grain Stabilization Act, 4:22

Western Grain Transportation Act, 1:43; 4:17, 30, 32

Westlake, Mr. Harry (Dominion Marine Association; Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment)
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 4:3, 36; 6:3, 34, 36-7

Willis, Mr. Barrie (Prince Edward Island Potato Marketing Board)
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 9:3, 23-8, 32-5

Windsurfing *see* Seafarers—Certification and training

Witnesses (organizations)

Algoma Steel Corporation Limited, The, 3:3, 19, 27, 30, 33
 Baffin Region Inuit Association, 8:3, 17-23, 29
 Bow Valley Offshore Drilling Ltd. Partnership, 4:3-10
 Canada Steamship Lines Inc., 6:3-17, 19
 Canadian Amateur Rowing Association, 7:3, 24-8, 30
 Canadian Institute of Resources Law, 7:3-12
 Canadian Merchant Service Guild, 5:3, 22-30
 Canadian Ports Under Harbour Commission Act, 3:3, 46-59
 Canadian Shippers' Council, 7:3, 15-24
 Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario, 9:3, 53-63
 Council of Boating Organizations of Canada, 2:3-16
 Council of Forest Industries of B.C., 2:3, 38-48
 Dofasco, 3:3, 19, 26, 31, 34
 Dominion Marine Association, 4:3, 22-38
 Eastern Canada Tug Owners' Association, 5:3, 16-22
 Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan, 9:3, 36-46
 Great Lakes Waterways Development Association, 2:3, 16-27
 Halifax—Dartmouth Port Development Commission, 3:3, 37-46
 International Association of Great Lakes Ports, 4:3, 10-22
 Inuit Tapirisat of Canada, 8:3-6, 8-12, 14-6, 23-5, 28-9
 Maritime Pollution Claims Fund Office, 9:3, 5-18
 Montreal Board of Trade and Montreal Chamber of Commerce, 5:3-16
 National Farmers' Union, 9:3, 64-70
 Petroleum Association for Conservation of the Canadian Environment, 6:3, 31-9
 Prince Edward Island Potato Marketing Board, 9:3, 18-35
 St. Lawrence Shipowners' Association, Inc., 2:3, 27-38
 Seafarers' International Union of Canada, 3:3-19
 Société de développement économique du Saint-Laurent, 9:3, 47-53
 Stelco Inc., 3:3, 19-34, 36
 Transport Department, 10:121-2, 124; 11:3, 6-8, 22-4; 12:3, 6-9; 14:3, 27; 15:3, 8, 23-4; 16:3, 5, 9-10, 13-6, 24, 29-30, 36, 38, 41, 51-2, 57, 59; 17:3, 9, 11, 20; 18:118
 Transport Department—Coast Guard, 1:6, 33-6, 45; 10:3, 117-20, 122-31; 11:3-7, 9, 13-23, 25; 12:3, 7-10; 13:3, 12; 14:3, 22-5; 15:3, 8, 14, 17, 20; 16:3, 5, 16-7, 25-7, 29-30, 40, 49-50, 52-3, 55, 57-60; 17:3, 6-8, 11-2, 18, 20, 42; 18:118, 133, 161-5
 Ultramar Canada Inc., 6:3, 19-31
See also individual witnesses by surname

Yoder, Mr. Christian G. (Canadian Institute of Resources Law)
 Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-75), 7:3-12

Zero-based budgeting *see* St. Lawrence Seaway and Great Lakes

Zones of sensitivity *see* Arctic—Environmental protection



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

AUG 13 1986

